# AeroMagazin

despre oameni și mașinile lor zburătoare

Nr.5 iulie 2002 apare la două luni preț 59 900 lei

## North American F-86 Sabre

- "Bâzu" Cantacuzino I
- Macchi C.200 Saetta
- ICAR Divizionar
- Şase zile de război
- General Dynamics F-111

TLM

Aermacchi C.200 din Squadriglia 72 (Gruppo 17, Stormo C.T. 1), Catania-Fontanarossa, februarie 1941. Aparatul are cabina deschisă. Nu are încă capotajul motorului vopsit în galben, lucru care va deveni standard pe toate avioanele italienești din primăvara lui 1941 până la sfârșitul lui octombrie. La sfârșitul ciclului operativ din Malta, în iunie 1941, Stormo C.T. 1 se întoarce la baza sa din Campoformido, unde va începe să primească noile Macchi C.202 în octombrie.

Aermacchi C.200 din Squadriglia 91 (Gruppo 10, Stormo C.T. 4), Lonate Pozzolo, august 1939. Unul dintre primele 25 aparate de serie, care aveau încă elicea inițială Fiat cu caserola si cu trapele trenului principal deja în varianta definitivă. Pe data de 10 august Squadriglia 91 recepționează primul avion de serie pe aerodromul companiei din Lonate. Totuși, noul aparat le displace pilotilor învățați cu biplanele mai manevrabile și aceștia vor obține să fie reechipați cu Fiat CR.42, care începuseră să intre în dotarea Stormo 54. În septembrie avioanele Macchi sunt schimbate cu biplanele Fiat CR.42 ale acestei unități (Stormo 54).

# AeroMagazin

despre oameni și mașinile lor zburătoare

o publicație **Romec Press SRL**
General Manager: Mihai Aldea
*P.R.* Manager: Doru Vârlan (0744 542 944)

**C.P. 76 Oficiul Poștal 30**
**București**
aeromagazin@pcnet.ro
pentru orice probleme și întrebări legate de redacție, abonamente și comenzi sunați la
0723 289 662 (Medin Robănescu)

**REDACȚIA**
**Director:** Teodor Liviu Morosanu
**Redactor Șef:** Mirel Podoleanu
**Secretar de redacție:** Iulian Robănescu
**Reporter special permanent:** Ioan Ștențel

**Colaboratori:**
Alcade de Mostoles (Barcelona)
Dan Antoniu (0722 502 958)
George Cicoș
Patrick Laureau (Chile)
Felix V. Ghica
Vasile Tudor (Pitești)
Iulian Macovei (Botoșani)
Costin "Teo" Graur (Tel Aviv)
Amaury Du Soulier (Paris)
Ghiocel MIhai Apostol (Londra)
Laurențiu Dumitru Chelaru (Atena)

**Parteneri speciali:**
Carlos Lievens (Belgia)
Ioan Ștențel
Teodor Liviu Morosanu
Jose Fernandez (Franța)
Theodor Nikolaevici (Berlin)
și
Doru Vârlan

**Coperta și profilele color**
Teodor Liviu Morosanu

**Machetarea**
Răzvan Bontaș

**Prepress**: Atlas Communications SRL
**Tiparul**: Best Print, Strada Valea Oltului 65, București, Tel.: 444.16.03, 444.11.34



Reproducerea chiar și parțială a articolelor și ilustrațiilor din această revistă este interzisă.
All contents copyright Aeromagazin.



Distribuția: HiPARION Distribution Departament.

Pentru publicitate și evenimente contactați redacția, sau P.R. Manager.

# Editorial

Două luni bogate în evenimente. În primul rând, și ce vă interesa mai mult, este faptul că în sfârșit a apărut "Bătălia Angliei". Lucrarea este ieșită din comun, și vă veți convinge singuri că este o premieră pe piața românească. În aceleași condiții de concepție și calitate grafică vor apărea și celelalte suplimente, pe care, cum am mai spus, abonații le vor primi gratuit, după modelul occidental. În cursul ultimelor zile din iulie, abonații Aeromagazin pe doi ani vor primi un plic mare în care se va găsi suplimentul și numărul cinci. Plicurile vor fi trimise recomandat, fără excepție. La fel și în cazul celor care au comandat suplimentul separat. Din câte veți vedea în acest număr, pentru a elimina eterna problemă a factorilor poștali și a revistelor îndoide, am adăugat opțiunea recomandat sau chiar prioripost. Pericolul este astfel îndepărtat pentru totdeauna, eliminând complet cutia de scrisori din circuit. De aceea îmi permit să vă mai adresez o dată rugămintea de la numărul unu, adică aceea de a vă abona. Acum, nu mai este un secret ce se va întâmpla cu revista în viitor, v-ați convis de calitate, de soliditate și de profesionalism.

Aș putea spune, lăsând la o parte suplimentul, că numărul cinci este deja numărul meu preferat. Deși am amânat Black Bullet-ul, pentru numărul șase, credeți-mă aveți ce citi! "Bâzu" este tratat în amănunt, doar pentru o primă perioadă a vieții, cu fotografii unice și niște profile pe măsură, un început dublu la F-86 și Macchi C. 200, două avioane de o rară frumusețe, care sunt convins că vor suci mințile machetiștilor, și în premieră tratarea unui război aviatic într-un singur articol cu care sunt sigur că vă veți delecta.

Un eveniment din această lună trebuie amintit. A fost constituită Asociația Aerospațială Română. Operă a unui grup de entuziaști, ea este evident creată în scopuri non-profit, doar pentru a sprijini prin toate mijloacele tot ce ține de aviație, aeronautică, etc. Cunoașterea și popularizarea realizărilor românești în domeniu, răspândirea unor cunoștințe temeinice acolo unde deseori intervin confuzii, atragerea tineretului către asemenea activități, nu în ultimul rând acordarea de burse, în principiu acordarea de sprijin moral și material acolo unde este nevoie.

**Aeromagazin** este membru fondator al **Asociației** Aerospațiale Române.

Mihai Aldea

## Cuprins


2- Actualități aeronautice
*redacția Aeromagazin*

7- North American F-86 Sabre
*de Mihai Aldea*

11- Macchi Castoldi MC 200
*de Jose Fernandez*

15- Bâzu Cantacuzino-prințul așilor
*de Vasile Tudor și Dan Antoniu*

33- Șase zile de război
*de Iulian Robănescu*

46- ICAR "Divizionar"
*de Teodor Liviu Morosanu și Dan Antoniu*

47- General Dinamics F-111 (II)
*de Iulian Robănescu*

55- Aeromodel RHC T1 "Starter"
*de Ștefan Tulbure-RHC*


**Ilustrația copertei**: În prim plan un F-86A-5NA (53-1162) din formația americană de acrobație Skyblazers deasupra 48th FBW Chaumont Air Base France, pe 24 martie 1956 pilotat de Capt. John Cole. În plan îndepărtat, aparatul cu numărul 53-31192 pilotat de Capt. Jim Reynolds.

**În numărul viitor**: "Alex" Vraciu, un român-american sau un american-român?

# ACADEMIA ROMÂNĂ DE AVIATIE

În 1999 prin Ordonanța Guvernului nr.15/28.01.1999, se înființează Academia Română de Aviație prin reorganizarea Centrului de Perfecționare a Personalului din Aviația Civilă Română.

*Piper Seneca V al A.R.A. pe Aeroportul Băneasa. (foto Aeromagazin)*

Procesul de instruire este structurat pe două categorii de programe: cursurile

*Noua și moderna clădire A.R.A. (foto ARA).*

*ab-initio* care au ca scop formarea personalului pentru aviația civilă și cursuri de perfecționare pentru personalul existent în aviație. În conformitate cu reglementările organismelor europene la care România aderă, JAA si EUROCONTROL, Academia Română de Aviație organizează și desfășoară programe de instruire pentru personalul din aviația civilă prin Departamentul de Instruire la Sol și Departamentul Instruire în Zbor și Sintetic. Întregul proces de instruire se desfășoară după programe școlare și analitice aprobate de A.A.C.R. și elaborate de experții Academiei pe baza recomandărilor J.A.A. și EUROCONTROL.

Instruirea teoretică se realizează într-o clădire modern amenajată care dispune de toate facilitățile specifice acestei activități: zece săli de curs cu o capacitate de câte 15 locuri, un amfiteatru cu o capacitate de 60 de locuri, o sală de conferințe, un laborator de informatică, un laborator pentru învățarea limbilor străine, o sală de simulatoare pentru controlorii de trafic, un cabinet medical, un cabinet psihologic, sală de fitness amenajată cu echipamente moderne și performante.

În vederea asigurării desfășurării zborului în condiții normale, s-a dezvoltat o bază tehnică corespunzătoare. În acest sens au fost achiziționate: un hangar pentru avioane, 4 containere pentru personalul tehnic, 4 containere pentru depozitarea pieselor de schimb și materialelor în condițiile prevăzute de standardele internaționale, truse de scule ultra-moderne, cu care se efectuează întreținerea de linie și de bază pentru aeronavele din dotare si tehnica de calcul necesară proceselor tehnologice din Direcția Tehnică. Acestea asigură flexibilitatea desfășurării activităților de zbor pe orice teren de zbor autorizat A.A.C.R..

În cadrul activității aeronautice un rol important îl au serviciile de trafic aerian, pentru care Academia Română de Aviație desfășoară cursuri de formare și specializare. Acestea presupun instruirea pentru dirijarea și controlul traficului aerian în spatiul aerian al României și pe suprafața de manevră a aeroporturilor, asigurarea informării aeronautice, informarea de meteorologie aeronautică, asigurarea comunicațiilor fixe si mobile aeronautice, asigurarea protecției navigatiei aeriene și alarmarea în vederea căutării și salvării aeronavelor aflate în dificultate. Simulatorul trafic aerian ajută la pregătirea și antrenarea în vederea licențierii controlorilor de trafic aerian prin experimentarea în condiții cât mai apropiate de traficul real, a noilor proceduri de dirijare precum si alegerea variantelor optime de împărțire a spațiului aerian.

Cu ajutorul simulatorului de zbor Frasca 242, ARA poate asigura o instruire eficientă în scopul obținerii calificării pentru zbor instrumental pe avion. Tot cu ajutorul acestui simulator, ARA răspunde și solicitărilor de perfecționare pentru deținătorii de licență, economiile realizate în acest fel fiind substanțiale.

Activitatea de zbor școală este planificată și coordonată atât pe aerodromul Strejnic cât și pe Aeroportul Băneasa de către dispeceratul de zbor al Academiei.

La cerere, Academia Română poate organiza și alte cursuri pe baza programelor aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

La absolvire cursanții Academiei beneficiază de certificate, în baza cărora, după promovarea examenului de licență în cadrul Autorității Civile Române vor obține licențe recunoscute international.

■ Ca urmare a eforturilor de promovare ale reprezentanței permanente la București a Regiunii Autonome Friuli Venezia - Giulia, compania "Gandalf Airlines" anunță începerea de zboruri charter regulate, la București - Băneasa și Timișoara, în fiecare zi, de la Trieste, cu avioane jet, tip Dornier 328 .

Acest serviciu se adresează oamenilor de afaceri români și italieni.

"Gandalf Airlines" este o companie aeriană italiană care și-a început activitatea în anul 1999 la Bergamo cu două avioane Dornier 328 -100. În prezent Gandalf are 8 aeronave Dornier 328-300 și două Dornier 328-100. Cel mai vechi avion este produs în 1999.

"Gandalfair" se adresează oamenilor de afaceri cărora le oferă un serviciu la bord deosebit, aeroporturi mai pu1in aglomerate, limita de prezentare la check-in doar cu 15 minute înainte de decolare. Rata de regularitate a zborurilor "Gandalf" este de 95%, iar punctualitatea de 90%.

În prezent "Gandalf" zboară curse regulate pe următoarele aeroporturi: Bergamo, Paris, Milan-Linate, Trapani, Barcelona, Stuttgart, Parma, Pantelleria, Trieste, Budapesta, Menorca, Olbia, Brescia.

*Dornier 328 al "Gandalfair". (foto Gandalf).*

În 2001 "Gandalf"a a transportat 296.000 pasageri, cu 50 % mai mulți decât în anul 2000, iar în primele 2 luni ale anului 2002 cu 19 % mai mulți decât în aceeași perioadă a anului 2001.

# Actualități aeronautice

## EMB-145 SA

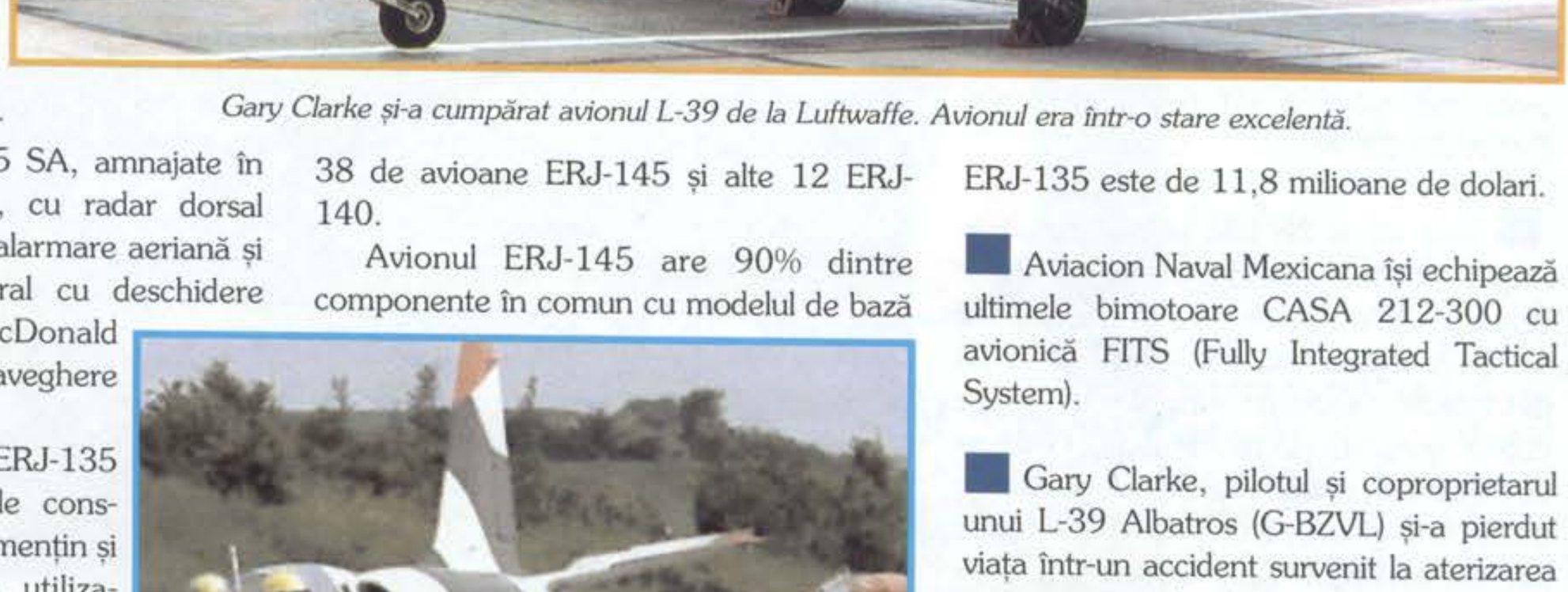
Guvernul brazilian a emis la 30 aprilie curent o specificație pentru achiziționarea unui elicopter greu destinat dotării SIVAM (Sistema de Vigilancia da Amazonia). Programul, denumit CH-X este în valoare de 110 milioane de dolari iar alegerea tipului de elicopter va începe în toamna acestui an.

Tot în vederea utilizării în misiuni SIVAM au obținut ultimele certificări avioanele Embraer EMB-145 SA, amnajate în două variante, R-99A, cu radar dorsal Ericsson Erieye pentru alarmare aeriană și R-99B cu radar ventral cu deschidere sintetică de tip McDonald Dettwiler pentru supraveghere terestră.

Prin noile modele ERJ-135 și ERJ-145, avioanele construite de EMBRAER se mențin și în topul preferințelor utilizatorilor internaționali de aeronave regionale. Astfel, Delta Airlines, care prin Delta Connection controlează activitatea a cinci operatori regionali din America de Nord, a supravizat achiziționarea de către Chautauqua Airlines a 15 ERJ-135 și 7 ERJ-145, în cadrul unui contract de 350 milioane de dolari sumă care poate crește până la 900 de milioane, dacă vor fi confirmate celelalte 30 de opțiuni.

Livrările vor începe la sfârșitul acestui an și se vor încheia la sfârșitul lui 2003. Bimotoarele EMBRAER vor opera spre mai multe destinații folosind ca bază terminalul Delta Airlines de la Orlando. Chautauqua Airlines are deja în exploatare 38 de avioane ERJ-145 și alte 12 ERJ-140.

Avionul ERJ-145 are 90% dintre componente în comun cu modelul de bază ERJ-135. Acesta din urmă este un bimotor regional echipat cu motoare Rolls-Royce/Allison AE 3007 de 31,3 kN fiecare. Avionul are 37 de locuri (ERJ-145 are 50), o greutate la decolare de 19 tone, o viteză de croazieră maximă de 833 kilometri/oră și o autonomie de 3 148 kilometri cu 45 minute rezervă de navigație. Prototipul ERJ-135 a zburat pentru prima dată la 4 iulie 1998, iar prima prezentare oficială s-a făcut la Farnborough în același an. Prețul unui ERJ-135 este de 11,8 milioane de dolari.




*Gary Clarke și-a cumpărat avionul L-39 de la Luftwaffe. Avionul era într-o stare excelentă.*

*Crash-ul de pe autostradă.*

■ Aviacion Naval Mexicana își echipează ultimele bimotoare CASA 212-300 cu avionică FITS (Fully Integrated Tactical System).

■ Gary Clarke, pilotul și coproprietarul unui L-39 Albatros (G-BZVL) și-a pierdut viața într-un accident survenit la aterizarea pe aeroportul din Duxford, avionul depășind capătul pistei și intrând pe autostrada din apropriere. Traficul minim la acea oră a permis evitarea unei adevărate catastrofe. Copilotul avionului a scăpat viu și nevătămat.

*Gary Clarke, victimă a poleiului.*

■ Numărul partenerilor care cooperează în cadrul programului JSF (Joint Strike Fighter) F-35, s-a extins la cinci. Un document în acest sens a fost semnat la 20 iunie. Cei doi noi parteneri

*Al treilea prototip EMB-145 poate zbura cu 833 de km/h la peste 3 100 de kilometri.*

sunt Olanda și Norvegia.

■ Franța a reconfirmat intenția de a achiziționa în a doua jumătate a anului viitor trei avioane de transport EADS CASA CN 235M.

*S-70A Black Hawk va fi folosit pe scară largă de austrieci pentru misiunile de salvare.*

■ Între 22 si 28 iulie se desfașoară în Anglia Salonul Aeronautic de la Farnborough. Sunt prezentate peste 70 de aeronave civile si militare construite în 13 țări diferite. Noutățile sunt puține, foarte puține, și constau în modernizări. În vârsta de 99 de ani, aviația a obosit alunecând în manierism. Spectatorul obișnuit va vedea din nou aceleași F-15, F-16 si F-18. Rușii vor lipsi „discret" de teama portăreilor elvețieni, iar tot sistemul de prezentare a fost modificat pentru a capta mai eficient atenția posibililor cumparatori, în detrimentul spectacolului aeronautic.

■ Austria a achiziționat primul dintre cele nouă elicoptere S-70A Black Hawk pe care le-a comandat după seria de avalanșe din iarna trecută care a pus la grea încercare sistemul de cercetare-salvare austriac, suplimentat cu elicoptere americane de tipul sus-amintit sosite în grabă de la o bază US Army din Germania. Austria și-a exprimat și alte trei opțiuni pentru elicoptere de același tip care vor fi folosite tot la misiuni de căutare-salvare.

■ În această toamnă va fi scos la zbor omologul rus al faimosului „Air Force One". Aeronava prezidențială rusă este un Il-96 hipermodificat, aflat în faza finală a amenajărilor la uzina de avioane din Voronej. Șeful acestui program este inginerul Oleg Glușkov, iar cele mai importante dintre amenajările interioare s-au făcut cu ajutorul unei echipe de specialiști britanici.

Recent, Glușkov aprecia că aeronava prezidențială rusă nu este doar "reședință zburătoare" a președintelui Vladimir Putin ci în același timp "un birou zburător și un centru de comandă".

Iliușin-ul prezidențial nu reproduce luxul orbitor al Kremlinului ci este deosebit de sobru, interioarele fiind realizate din "metal și plastic".

*Franța va achiziționa trei avioane CASA 235.*

Singura concesie s-a făcut la acoperirea pereților interiori, realizată cu mătase.

Avionul dispune de o sală de conferințe pentru nouă persoane, iar președintele are la dispoziție un birou personal. Aeronava se încadrează în normele obișnuite de securitate, fiind capabilă să execute manevre bruște și să reziste într-o oarecare măsură unei aterizări forțate. La bordul ei se află o capsulă de salvare cu o configurație ținută în secret. Aceasta permite ca în caz de necesitate, pentru salvarea lor pasagerii "să nu aibă nevoie de parașute".

■ Cu puține săptămâni în urmă, ministrul de externe britanic Geoffrey Hoon și omologul său din Arabia Saudită, prințul

*Avionul ales pentru a fi transformat în echivalentul rusesc al "Air Force One" este un Iliușin Il 96.*

*Avioanele Beech MkII se construiesc și se asamblează la uzinele din Wichita,Ka.*

Sultan, au reconfirmat bunul mers al programului Yamama-Dove, curpinzând livrări de avioane militare britanice sau "preparate" de industria de profil din Anglia către forțele aeriene ale bogatei țări arabe. Acest program a demarat în anul 1986 și curpinde livrări în valoare totală de 7 miliarde de dolari. Este vorba de avioane de luptă Tornado (48 în versiune IDS și 24 ADV), 30 de avioane BAe Hawk și 30 de aparate de antrenament avansat, cu capabilități ofensive, Pilatus PC-9, fabricate în Elveția, dar

*Pilatus PC-9, un avion cu succes de piață, care poate fi folosit cu succes în lupta anti-gherilă.*

echipate de către British Aerospace.

Avioanele Pilatus PC-9 se numără alături de cele braziliano-britanice Tucano printre cele mai reușite din această categorie, realizând în condițiile unei concurențe acerbe și a unei piețe saturate (inclusiv de către modelul anterior PC-7, a cărui speranță de viață se duce până în 2040!), o importantă cifră de vânzări la export, pe măsura abilității elvețienilor de a găsi și ocupa "nișe" pe diverse piețe, în cele mai neașteptate colțuri ale Planetei.

Astfel, avionul PC-9 a fost produs până în prezent în peste 230 de exemplare și a fost comandat de forțele aeriene din nouă țări: Arabia Saudită, Australia (PC-9A, utilizată și de formația RAAF Roulettes), Cipru, Croația, Emiratele Arabe Unite, Germania (PC-9B, remorcher de ținte), Myanmar (Birmania), Slovenia și Thailanda.

Pilatus PC-9 are așa cum am spus capabilități ofensive: la o greutate maximă de decolare de 3200 kilograme, PC-9 poate transporta 1050 kilograme de armament, acroșat în puncte exterioare.

Cu o viteză maximă de 667 kilometri pe oră și o autonomie de 1538 kilometri, PC-9 este ideal pentru atacul la sol în conflictele de joasă intensitate sau în operațiunile antigherilă.

Capabilitățile antigherilă au creat chiar și tensiuni diplomatice, guvernul Elveției fiind obligat în 1995 să anuleze un contract cu Mexicul, pentru un noul lot de 48 de avioane PC-9 existând suspiciunea că ele vor fi folosite împotriva rebelilor Chiapas. După o dotare cu avioane PC-9 "suspină" Africa de Sud, ale cărei aparate PC-7, cu resursa neconsumată, nu pot fi utilizate în misiuni antigherilă. Pentru dotarea cu avioane PC-9 sunt criticate autoritățile slovene care, fără bani și alte avioane de luptă au decis achiziționarea unor PC-9 pentru menținerea "în mână" a piloților militari.

Cel mai important dintre succesele de piață obținute de Pilatus PC-9 îl reprezintă

*Un Beechcraft T-34C.I Turbo Mentor ecuadorian, înarmat cu lansatoare de rachete.*

*Birecatorul de pasageri cu 50 de locuri CRJ200.*

însă câștigarea concursului pentru avionul comun de antrenament al USAF și US Navy din cadrul programului JPATS (Joint Primary Aircraft Training System). Contractul este în curs de derulare și prevede livrarea până în 2016 a nu mai puțin de 711 (!) avioane PC-9 în versiunea ameliorată (inițial PC-9 Plus) și "americanizată", Raytheon Beech MkII (denumirea militară fiind T-6A Texan II).

Avioanele Beech MkII se construiesc și se asamblează la uzinele din Wichita, Ka., fără vreo colaborare cu firma Pilatus. La sfârșitul lui 2001 erau în serviciu 137 de avioane de acest tip la USAF, US Navy urmând să primească 30 de Texan II până în 2003. 24 de avioane Texan II se află deja la Centrul pentru instrucția zborului al NATO din Canada, iar Grecia a primit la rândul ei primele două Beech Mk II dintr-o opțiune de 45.

Alți clienți potențiali există atât printre țările NATO cât și în America Latină, Orientul Mijlociu și Asia de Sud-Est.

Texan II prezintă numeroase modificări constructive și de echipare față de avionul original: MTP PW PT6A-68 de 1250 cai putere, scaune catapultabile USMk-16LA zero-zero, vizor HUD, GPS, MLS (Microwave Landing System), cabină cu sistem nou de presurizare și cupolă ranforsată rezistentă la coliziunile cu păsările, etc.

T-6A Texan II are o greutate la decolare de 3500 kilograme, o viteză maximă de 566 kilometri pe oră și o autonomie de 1668 kilometri. Ca avion de sprijin tactic, Texan II dispune de șase puncte de acroșaj sub aripi, dintre care două umede, pentru rezervoare suplimentare.

■ Compania nord-americană Atlantic Coast Airlines a ales Bombardier CRJ200 pentru dezvoltarea dotării parcului său de aeronave. ACA are în prezent o flotă mixtă alcătuită din avioane CRJ200 și Fairchild Dornier 328 JET. Lipsa garanțiilor din partea F.D. a determinat compania ca în locul a 35 de avioane 328 JET să achiziționeze 25 de aparate CRJ200.

*Un TU-154 B2 de tipul celui implicat în coliziunea de pe cerul Elveției.*

*Cargo al DHL în decolare.*

■ Recenta campanie aeriană din Afganistan a pus în evidență limitele aviației americane în ceea ce privește lovirea unor ținte îndepărtate. Astfel, pentru a-și putea îndeplini misiunile, USAF a trebuit să utilizeze bombardiere strategice B-52 și B-1 iar US Navy avioane F-14, ultimele la limita razei de acțiune.

Pe baza acestor concluzii, constructorii de la Lockheed Martin, realizatori ai noului avion de luptă F-22 Raptor au făcut deja oficial programul în regim de private-venture privind realizarea unui avion de vânătoare-bombardament, denumit FB-22, realizat prin extrapolarea și modificarea Raptor-ului. Avionul, fără ampenaj vertical, va avea fuzelajul mai mare și aripă delta, încărcătura ofensivă și autonomia de zbor fiind mult sporite față de cele ale avionului F-22. Prin acesta nouă aeronavă de luptă, Lockheed Martin intenționează să ofere USAF capabilități ofensive mai mari decât cele pe care le are în prezent, dar fără să fie nevoită să apeleze la aviația strategică.

■ Ciocnirea din noaptea de luni 1 iulie curent, de la verticala localitatii Uberlingen, dintre Boeing-ul 757-200 cargo al DHL și Tupolev-ul 154M al companiei Bashkirian Airlines, a facut 71 de victime... Mass-media a speculat tragedia familiilor victimelor și a vorbit cu dispret despre Tupolev-uri si piloții lor care nu știu engleza. Asta până în ziua în care autoritățile elvetiene și-au asumat întreaga răspundere și s-a aflat cine pe cine a omorât.

În context s-a comentat că în traficul aerian continental se pregatesc schimbări majore: Comisia europeană vrea sa înjumătățească, la peste 10000 de metri, distanta pe verticală dintre culoarele de zbor. Se are în vedere și unificarea controlului spațiului aerian. Controlorii europeni au făcut deja o grevă de avertisment în legatură cu aceasta. Despre toți și toate s-a vorbit, numai despre piloții DHL-ului, nu. Poate că nici despre Guillaumet sau Mermoz n-ar mai fi auzit nimeni niciodată dacă mureau în Anzi sau în Sahara.

O fi, ingratitudinea, sora vitregă a sacrificiului...

# North American F-86
# SABRE

de Mihai Aldea

*Se pare că toate avioanele celebre și-au datorat succesul abilității de a fi "avionul potrivit la timpul potrivit", iar North American F-86 Sabre a fost fără îndoială unul dintre ele. Însângerat în războiul din Coreea, servind apoi în forțele aeriene din nu mai puțin de 37 de țări, cumpărat și vândut "la mâna a doua", timp de mai bine de 20 de ani a fost un avion iubit pentru că și-a făcut datoria din plin. Privit de mulți drept cel mai bun avion de vânătoare din anii '50, Sabre-ul a fost superior avioanelor din aceeași generație și chiar a celor care i-au urmat, înglobând o tehnică mult avansată pentru vremea respectivă. Având șansa de a-și demonstra pe câmpul de luptă calitățile ieșite din comun, Sabre-ul a avut un imens succes comercial, cu peste 9 000 de exemplare construite în cinci țări și nouă variante principale. Adăugând la acestea faptul că s-au produs peste 1 100 de Sabre-uri în variantă navală, putem spune că F-86 Sabre este un clasic al timpurilor sale. Vă prezentăm un foileton complet al acestui jet devenit emblematic pentru războiul din Coreea.*

## North American Aviation

Compania North American a ieșit din canoanele sfârșitului de război prin faptul că a reușit să producă un avion de succes imediat după ce tocmai devenise celebră cu P-51. În timp ce Curtis și Supermarine se întreceau în a produce un soi de "Vânător al secolului", NAA a reușit să pună pe piață Sabre-ul, după ce construise în cantități impresionante T-6 Texan/ Harvard, P-51 Mustang și B-25 Mitchell. North American Aviation's a fost formată în 1928, operând inițial ca o companie satelit pentru marile concernuri aviatice care erau pe atunci Curtiss, Sperry și compania aeriană TWA, neavând propriul birou de proiectare, însă finanțând, după puteri, marile companii și departamentele acestora de cercetare. Reorganizată în 1933, devine independentă sub controlul lui James H. "Dutch" Kindelberger, una dintre figurile cele mai cunoscute în domeniul proiectelor aviației militare din anii care vor urma, fost inginer șef la Douglas Aircraft. Acestuia i s-a alăturat John Leland "Lee" Attwood, cei doi punând bazele "diviziei producție" NAA în vechile hale ale uzinei Curtiss-Caproni de la Dandalk, din însoritul stat Maryland.

*Replică Sabre Mk. 6, nr. N8687D realizată în SUA de un grup de entuziaști.*

*Primul dintre cele trei prototipuri XP-86, nr. 45-59597. Acest avion a fost pilotat de George Welch pe 1 octombrie 1947. (NAA)*

Se pornește cu dreptul, primul avion construit, GA-15, un biloc de observație, este cumpărat de Army Air Corps (înscris drept O-47) și produs în 239 de exemplare.

*F-86A-5s din Cadillac Flight, Las Vegas. Avioanele provin din primul lot major de Sabre.*

A urmat celebrul Texan. Nu mai puțin de 17 000 de Texan-uri au fost construite doar de NAA, la care trebuie adăugate încă 755 în Australia sub numele de CAC Wirraway, și 2 910 în Canada sub numele de Harvard, construite pentru a înzestra RAF, RCAF și USAAF. Fără îndoială, pentru acea vreme acest lucru reprezenta un succes de piață greu de atins prea curând în condiții de pace.

Compania s-a dezvoltat neîncetat (nici nu era greu cu asemenea vânzări), urmând să dea lovitura în timpul războiului, atunci când va produce doi mari clasici: P-51 și B-25.

În anii de vârf din timpul războiului NAA avea 91 000 de angajați și a produs în anii conflictului mondial nu mai puțin de 42 000 de avioane de luptă, adică 14 procente din întreaga producție SUA pe timpul conflagrației.

Cum am mai spus, după sfârșitul războiului mari nume din industria aviatică traversau momente grele, unele companii chiar închizându-și porțile. Nu a fost cazul celor de la NAA, care au creat Sabre-ul iar mai apoi F-100 Super Sabre.

Numele de NAA a rămas neschimbat până la începutul anilor '70. Inițial s-a produs o fuziune cu "Rockwells" în 1967 care a dat naștere la "North American-Rockwell" pentru ca mai apoi NAA să dispară complet din titulatură. Până la momentul fuziunii compania a mers cu motoarele în plin. B-45 Tornado în 1947 (primul avion cu reacție multimotor american), T-28 Trojan (succesorul Texan-ului), T-2 Buckeye (jet de antrenament pentru Navy), AJ Savage (bombardier pentru Navy), A-5 Vigilante, extraordinarul bombardier strategic XB-70 Valkyrie capabil de Mach 3 și mai micul X-15 cu motor rachetă care a atins Mach 6,72 și o altitudine de 107 960 de metri!

## Jet era

Sfârșitul războiului găsește spiritele agitate pe ambele coaste ale Atlanticului în ce privește proiectarea, construcția și producția de avioane cu reacție. Meteor și de Havilland Vampire în Anglia, Bell XP-59 Airacomet și Lockheed XP-80 Shooting Star (cazul Bong) în SUA, zburau toate la sfârșitul lui 1945. Republic de asemenea lucra intens la al său F-84 Thunderjet, însă acesta nu va zbura decât după sfârșitul

*F-86A-5s din 81st Fighter Interceptor Group pe Hatfield, în Anglia, în timpul unei vizite.*

*Adrian Gjersten la mansa acestui Sabre în timpul unui zbor pentru fotografii organizat de Warbirds Worldwide.*

războiului.

Birourile de studii de la NAA au pierdut ceva timp încercând să construiască un "Jet Mustang", unul dintre ele prezentând chiar o combinație între un motor cu piston și unul cu reacție, având fuzelaj de Mustang, aripi cu unghi de săgeată inversat și tren de aterizare triciclu.

În 1944 un proiect capătă viață și el va fi primul avion cu reacție al NAA. Este vorba de FJ-1 Fury, avionul cu aripă dreaptă proiectat pentru Navy, care zboară pentru prima oară în 1944. Modificat, cu aripă în săgeată și aerodinamicitate mai bună, FJ-1 Fury se transformă mai întâi în XP-86, pentru a deveni apoi F-86 Sabre.

"Dutch" Kindelberger refuzase în 1940 să producă în fabricile sale P-40 pentru RAF, făcând în schimb promisiunea că va lucra intens la dezvoltarea unui avion de vânătoare ce nu va avea adversar. Avea să dea în scurt timp teribilul Mustang. Același Kindelberger joacă din nou totul pe o carte în 1945, atunci când întârzie programul XP-86, pentru a da șansa inginerilor săi, J. Lee Atwood, Ray Rice și Ed Schmued de a studia efectele aripii în săgeată folosind datele capturate de la nemți, și a le îngloba în noul lor proiect. Procedând astfel NAA a pierdut pe termen scurt piața jet-urilor de vânătoare, însă din nou Kindelberger a fost inspirat, pe termen lung aducând Sabre-ul.

Fury-ul avea performanțe acceptabile: o viteză maximă de 914 km/h și urca o mie de metri pe minut. Au fost construite doar 30 de exemplare, toată suflarea de la NAA concetrându-se spre nou-născutul XP-86.

Lăsând la o parte orgoliile și naționalismul, însuși șeful compartimentului proiectare de la NAA, Larry Green, a început să traducă și să interpreteze kilogramele de microfilme și fotocopii sosite din Germania. Foarte curând cei de la North American și-au dat seama că nemții erau cu "o sută de ani înainte" în ce privește avioanele cu reacție.

Într-un an rezultatele au apărut, transformând-se un avion mediocru în avionul fără adversar care a fost, la vremea sa, Sabre-ul.

## XP-86

În septembrie 1945 NAA prezintă proiectul XP-86 către USAAF, care în prima zi din noiembrie a autorizat ca lucrul la noul avion să înceapă.

A rezultat un aparat de zbor cu o linie de o rară eleganță. Prea elegantă după unii. Un desen compact, cu toate suprafețele portante în săgeată, tren tricilu perfect escamotabil, loc pentru scaun catapultabil, cabină presurizată și conform specificațiilor

*Canadair Sabre Mk. 6 N68JR, părăsește parking-ul pentru un zbor. La manșă Jim Robinson, proprietarul replicii.*

*Replică F-86 Sabre în înmatricularea purtată în războiul din Coreea.*

USAAF putea fi înarmat cu cinci mitraliere Browning de o jumătate de inch calibru, montate în bot.

Frâne aerodinamice au fost prevăzute pe lateralele fuzelajului. Ele erau acționate hidraulic și puteau fi scoase la orice viteză. Inițial s-a dorit instalarea frânelor în aripi, însă inovațiile structurale folosite la construcția planurilor nu au mai permis acest lucru.

Caracteristica de bază a noului avion era că spre deosebire de tot ce se construise până atunci în materie de aparate propulsate cu reacție, Sabre-ul nu mai era o simplă structură a unui avion cu motor clasic adaptată propulsiei cu reacție, ci un avion nou, special gândit și construit pentru noua eră propulsivă. Era deja un jet de generația a doua...

Un raport al NAA din 1948 numește deja noul avion XF-86, în iunie 1948, avioanele de vânătoare USAAf schimbân-du-și prefixul "P" (de la *pursuit* ) în "F" (de la *fighter*).

Spre sfârșitul lui 1946 construcția primelor trei prototipuri ale XP-86 a început și USAAF a lansat deja o comandă de 33 de avioane de preproducție. Comada avea să fie curând revizuită și crescută la 221 de aparate. Numele de "Sabre" nu avea să fie utilizat până la începerea testelor de zbor cu avioanele de serie. 1st Fighter Group a fost primul selectat pentru a fi echipat cu F-86 în martie 1949.

Caracteristicile de bază ale Sabre-ului au devenit cunoscute destul de repede lumii aviatiace. Aripa în săgeată de 35 de grade. Construcția integrală din duraluminiu 75S pentru a se asigura un raport maxim rezistență/greutate. Ampenajul de asemenea "tras" în săgeată de 35 de grade, atât cel orizontal cât și cel vertical. Fuselajul cu secțiune ovală cu o singură priză largă pentru aer dispusă în bot. Accesul la motor se făcea într-un mod foarte simplu și ușor. Un capac imens dispus în fuzelaj între capătul dorsal al cupolei și derivă se putea desface pentru a lăsa motorul descoperit aproape în întregime. Trenul de aterizare triciclu avea câte o roată pe fiecare unitate și era acționat hidraulic. Roata din bot se escamota într-un spațiu calculat la milimetru aflat în botul avionului, acolo unde erau și cele cinci mitraliere Browning M-3.

Pilotul avea o cabină presurizată, cupola în formă de picătură fiind acționată și ea hidraulic. Cabina era într-adevăr o minune a tehnicii pentru acea epocă, nefiind depășită în vizibilitate decât peste foarte mulți ani.

*Un Sabre japonez. JASDF RF-86F din escadrila 51 de recunoaștere tactică...*

Primul prototip a fost terminat în fabrica de la Ingelwood, California în august 1947 și a fost transportat de acolo către Lake Murok, la Baza USAAF (actualmente Edwards Air Force Baze). Pilotul ales pentru a-l ridica în aer pentru prima oară a fost cel care era pilot de încercare de trei ani la NAA, un oarecare George Welch. Acel Geroge Welch care în dimineața zilei de 7 decembrie 1941 decola pe un P-40 pentru a se răfui cu Zero-urile japoneze la Pearl Harbor. El a terminat războiul în gradul de maior, cu 16 victorii confirmate, apoi a devenit pilot încercător la NAA, fiind, așa cum o făcuse și Bong pentru Lockheed, implicat în programul de dezvoltare a jet-urilor. Din nou la fel ca și Bong va muri în accident, în anul 1954, în timpul testelor la F-100 Super Sabre.

*...și un Sabre australian. CAC Sabre A94-983, fost în serviciul Malaeziei, în 1990 încă zbura în RAAF.*

# Macchi C. 200

*partea întâi*

**de Jose Fernandez**

Ca și cei de la Supermarine, inginerii și proiectanții casei italiene Macchi își câștigaseră în perioada interbelică renumele ca urmare a succeselor obținute în construirea hidro-avioanelor de curse. Între anii 1920-1940, cei de la Macchi au prezentat o serie de aparate de viteză în cupa Schneider. Macchi C. 72 a obținut un record de viteză în 1934, atingând astronomica viteză de 704 kilometri pe oră, cu ajutorul unui motor de nu mai puțin de 2 800 de cai putere.

## Dezvoltarea și încercările

În 1935, inginerul Mario Castoldi demarează cercetările pentru un vânător monoplan, monoloc, cu aripa jos și tren de aterizare escamotabil. Conceput pentru a folosi un motor în stea, proiectul prevedea o supraînălțare a cabinei pilotului pentru a-i asigura o vizibilitate mai bună.

În 1936 Ministero del-l'Aeronautica emite un caiet de sarcini conținând specificațiile pentru un vânător-interceptor înarmat cu o mitralieră grea și care să aibă o rază de acțiune mai mare de 500 de kilometri, accentul fiind pus pe calitățile ascensionale ale avionului. Aceste caracteristici au fost revăzute și adăugite la puțin timp, armamentul trecut în specificațiile noului caiet de sarcinii fiind ridicat la două mitraliere de 12.7 mm și autonomia la două ore de zbor.

Motorul a fost impus: era vorba de Fiat A 74 RC 28 de 840 de cai putere, un motor în stea cu 14 cilindri. Acesta fusese ales pentru că era fiabil și disponibil în cantități mari. Studiul început cu un an în urmă de Mario Castoldi a fost revăzut și refăcut pentru a se adapta acestor cerințe.

Au fost comandate două prototipuri din vânătorul lui Castoldi, înainte chiar de a se începe o evaluare comparativă cu avioanele celorlați constructori intrați în competiție. Primul prototip Macchi va zbura la Lonate Pozzolo pe 24 decembrie 1937, avându-l la comenzi pe Giuseppe Burei.

Calitățile de zbor au fost definite drept convenabile pe ansamblu, principala critică fiind vizibilitatea proastă spre înapoi, din pricina transparenței slabe a materialului din care era fabricată cupola posterioară. Mai mult, începând cu o anumită viteză, cupola refuza să se deschidă și întreg avionul manifesta o tendință de autorotație.

Pe 8 iunie 1938, la Guidonia, s-au efectuat testele comparative între cele trei avioane aflate în competiție: MC 200 (de data aceasta MM 357, al doilea prototip), FIAT G 50 (faimosul de mai târziu-pentru

*Sus: O linie de Macchi C. 200 din 369 Sq. CT., 22 Gr.CT., pe aerodromul Trevisto S. Angelo în 1940. (colecția G. Apostolo)*
*Jos: aparat al 365 Sq., 150 Autonomo la Scurati în timpul verii lui 1940. (J.F.)*

*Al doilea aparat din primul lot de serie este MM 4496. (Musee de l'Air)*

performanțele incredibil de slabe pe care le-a avut) și RO 51 (construit de Meridionali).

Cele trei aparate de zbor erau pilotate de: maiorul Ugo Borgogno (Macchi), locotenentul Pancera (Fiat) și căpitanul Lucchini (RO 51). Comisia de evaluare a performanțelor era formată din generali Puma și Monti, colonelul Raffaelli, locotenent-colonelul Torre și maiorul Lippi.

După un program desfășurat astfel: 1) decolare în formație; 2) probă de viteză la 500 de metri; 3) luptă aeriană simulată la 2 000 de metri; 4) acrobație la 2 000 de metri; 5) aterizare, concluziile care s-au tras au fost în favoarea avionului Macchi. Nu s-a considerat oportun nici măcar să se conspecteze rezultatele simulării luptei aeriene între MC 200 și RO 51 diferențele dintre caracteristicile de zbor fiind mult prea mari.

În rest s-au tras următoarele concluzii:

- în primul rând Macchi C 200 poseda o netă superioritate față de ceilalți la decolare.

- în trecerea de viteză la joasă înălțime s-a dovedit că C 200 le-a surclasat pe celelalte două de departe, "codaș" fiind același RO 51.

- în timpul luptei aeriene simulate dintre Fiat și Machhi acesta din urmă a dovedit un plus de viteză putând avea inițiativa în luptă, însă o dată angajat în dog-fight, Fiatul G 50 a reușit mereu să se mențină în coada Macchi-ului, în special grație capacității de a vira mai strâns.

- lupta dintre RO 51 și G 50 a arătat superioritatea incontestabilă a acestuia din urmă.

După terminarea acestor probe avioanele au executat o serie de figuri acrobatice impuse, după care au aterizat.

O primă eliminare se impunea. RO 51 era departe de celelalte două, din toate punctele de vedere: caracteristicile

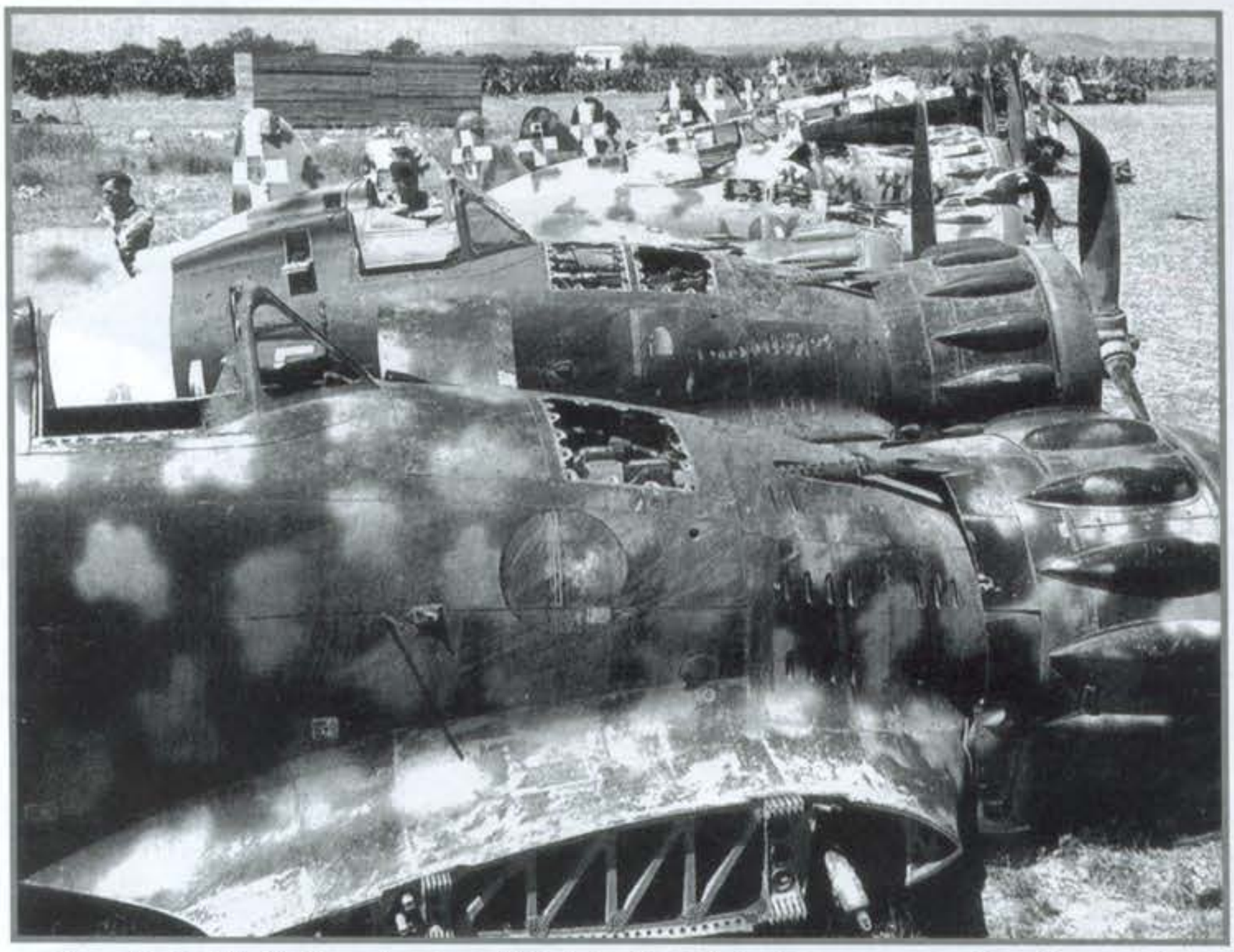
*Aparate din Stormo 1, a se nota marile cruci albe de pe derivă, care au avut ca scop o mai ușoară identificare din partea piloților germani.*

*Macchi C.200 aparținând lui Maggiore Andrea Favini, comandant al Gruppo Autonomo C.T. 153, Grottaglie, aprilie 1941. Acest Gruppo, după terminarea operațiunilor în Iugoslavia, rămâne în apărarea portului Taranto până la 22 mai, cu excepția Squadriglia 374, care este mutată la Castelbenito (Libia), pentru a sprijini ofensiva lui Rommel în Cyrenaica. Ulterior, în primele zile din iulie, tot Gruppo este mutat în nordul Africii.*

*Macchi C.200 din Squadriglia 81 (Gruppo 6, Stormo C.T. 1), Catania-Fontanarossa, august 1940. Acest Gruppo fiind singurul din Stormo echipat cu Macchi, este mutat în Sicilia în iunie și devine deplin operațional în septembrie. Cablurile de antenă indică faptul că acest aparat ar fi aparținut unui comandant de escadrilă.*

*Macchi C.200, MM4496, al doilea aparat de serie din primul lot, Lonate Pozzolo, iunie 1939.*

*Macchi C.200 din Squadriglia 369 (Gruppo 152, Stormo C.T. 54), Treviso S. Angelo, noiembrie 1939. Stormo 54 este primul din Regia Aeronautica echipat în întregime cu noul monoplan. Acest Gruppo, format în majoritate din veterani ai războiului civil din Spania are ca emblemă, triunghiul albastru, care decorase anterior Fiat-urile CR.32 din Gruppo XVI „Cucaracha" în Spania.*



*Spre sfârșitul lui 1943, undeva în sudul Italiei, militarii britanici inspectează o linie de epave de Macchi C. 200. (foto Imperial War Museum)*

constructive, cele arătate în zbor și manevrabilitatea comenzilor, l-au scos din cursă.

Dintre celelalte două rămase, deși Macchi urcase mai bine și avea o viteză mai mare în plan, s-a dovedit a fi greoi în viraje, acolo unde Fiat-ul se descurcase mai bine.

Comisia de evaluare a stabilit că factorul uman (pilotul) a jucat un rol hotărâtor în abordarea luptei și s-a decis amânarea concluzionării până la efectuarea altor probe cu alți piloți.

Raportul din 11 iunie al maiorului Ugo Borgogno asupra zborului test din ziua de 9 se referea direct la anumite amănunte care mai târziu vor duce la schimbarea formei cabinei de pilotaj și suna în felul următor:

"Accesul la cabina de pilotaj se face ușor, cu sau fără parașută. Posibilitățile de a sări cu parașuta sunt, însă, reduse la minim, din pricina faptului că pentru a zăvorî/dezăvorî cupola, trebuie acționat din exterior, neexistând această posibilitate în zbor! Este imperios necesar ca aceasta să se poată deschide și închide la orice viteză pentru a permite decolarea și aterizarea cu ea deschisă și de asemenea saltul cu parașuta în caz de urgență..."

Până la urmă, comisia de evaluare nu va proclama nici un câștigător. RO 51 a fost eliminat definitiv, iar celelalte două avioane au fost reținute și mai apoi trimise în producția de serie, în ciuda caracteristicilor generale mult mai bune pe care Macchi le avea în fața Fiat-ului și care vor fi confirmate în practică.

În iunie 1939, construcția de serie începe după o comandă fermă de 99 de aparate. Ele vor purta numerele de la MM 4495 la MM 4593. În august, cu 30 dintre aceste noi avioane va fi echipat Primo Gruppo din al patrulea Stormo, unde piloții abia făcuseră trecerea pe Fiat CR 42. Noul Macchi este foarte diferit și extrem de greu de pilotat comparativ cu biplanul. Piloții sunt nemulțumiți.

În cele din urmă avioanele sunt trimise la al șaselea Gruppo din primul Stormo, unde piloții îl primesc cu entuziasm. Această primă serie de 30 se caracteriza prin: bechie retractabilă, cabină închisă și absența compensatorului derivei.

Restul comenzii va suferi din plin din pricina absenței unei elice cu pas variabil. Prima serie comandată va fi în cele din urmă terminată în martie 1940.

Producția pe scară largă este începută și alături de Macchi, doi alți constructori, Breda și S.A.I. Ambrosini, vor construi avionul.

*1943. Acest pilot tocmai și-a terminat zborul pe un Macchi C. 200. Se observă foarte clar ținuta de zbor. (foto Bundesarchiv)*

# "Bâzu" Cantacuzino

## *Prințul așilor (I)*

de profesor Vasile Tudor, cu participarea domnului Dan Antoniu

**Asul așilor români. Prințul Cantacuzino. Sportiv de performanță: ciclism, motociclism, automobilism, hochei pe gheață, tenis de câmp, călărie, etc. Pilot sportiv de acrobație, pilot de linie, pilot de record, pilot privat, pilot militar, pilot de show acrobatic. Căpitan aviator, comandant de Grup de Vânătoare. Un nume de legendă cunoscut de pasionații de aviație de pe toate continentele. Un mare patriot, în ciuda tuturor poveștilor malițioase inventate de comuniști.**

"Pe căpitanul aviator Constantin Cantacuzino (Bâzu), l-am ajuns abia în bazinul Donețului, la Kramatorskaya, era comandant de escadrilă și avea înscrise pe ampenajul vertical 22 linuțe albe, pentru cele 22 de victorii obținute până atunci. Avea un stil deosebit de a zbura, niciodată în linie dreaptă, cu evoluții în toate cele trei planuri, în unduiri continui, care te făcea să te gândești la zborul unui fluture și care puneau la grea încercare calitățile coechipierului, dar care îi permiteau să nu fie niciodată surprins din spate.

În lupta aeriană se înscria oricum, cu oricât de mulți inamici, bazat pe calitățile lui și ale avionului, zburând acrobatic și cu mari variații de viteză. Inteligent, judeca pozițiile relative de zbor. Anunțându-l, odată când zburam împreună, că sunt avioane inamice în dreapta sus, mi-a răspuns laconic că nu ne văd, fiindcă ne acoperiseră cu propriile lor planuri! Deja se situase în poziția piloților adversari, făcându-și totodată planul de atac, încât, manevrând cu iscusință, a mai înscris două liniuțe pe direcția avionului său.

Mi-a plăcut să zbor cu el, deși era grozav de obositor din cauză că tot timpul manevra în circ aerian. Îmi aduc aminte cum pe 30 mai 1944, am ieșit numai pentru protecția avioanelor de asalt care atacau la vârful trupelor noastre de infanterie, încercând astfel să reducă rezistența care, de multe ori, îi țineau pe loc.

În prima misiune, fiind coechipierul lui, ne-am bătut joc pur și simplu cum am vrut, dincolo de Jijia, de opt avioane Airacobra pilotate de sovietici. E drept că au prins și ei câteva rafale, dar în general numai din 90 de grade și nu ar fi avut prea mari șanse să ne lovească decât numai cu totul întâmplător.

Ca spectaculozitate chiar și pentru mine, ins în cauză, a fost o luptă formidabilă, aș zice chiar amuzantă, dar ca utilitate mai puțin. Fapt este că Bâzu lucra numai și numai în acrobație aeriană."

*lt. av. (comandor în rezervă)*
*Ion Dobran, grupul 9 Vânătoare*




*Bucker Bu-133 "Jungmeister" cu motor "Siemens-Bramo" de 160 CP, avionul utilizat de Constantin Cantacuzino pentru acrobația aeriană.*

## POLISPORTIV

Constantin M. Cantacuzino s-a născut la București, pe 11 noiembrie 1905, într-o familie de mari proprietari de pământ. A fost fiul lui Mihai Cantacuzino și a Mariei Rosetti, principesă Cantacuzino, cea care, în a doua căsătorie, avea să devină soția lui George Enescu.

*Maria Rosetti, principesă Cantacuzino.*

După împroprietărirea din 1921, numai în comuna Jilavele-Ialomița, tatăl său a rămas cu o moșie de 1172 de hectare. Aici, la conacul din Bărăgan, micul Cantacuzino își petrecea vacanțele de vară, alergând mai tot timpul o bicicletă pe drumurile prăfuite de țară spre uimirea țăranilor și invidia copiilor. În adolescență, prințul este tot mai mult atras de moșia mamei sale de la Tescani-Bacău. Acolo, împreună cu Alice, sora sa și Andrei Costin, vărul lor bun, se bucură de splendoarea locurilor și a conacului în care George Enescu a compus o bună parte din opera sa.

Constantin Cantacuzino a urmat cursurile liceului la București. Aici și-a aprofundat cunoștințele acumulate prin educația primită în familie. Rămâne un anglofil convins prin atitudine și comportament, deși, la 18 ani este deja poliglot, ca orice prinț care se respectă, vorbind perfect engleza, franceza, spaniola, germana și italiana.

Pe plan militar, Constantin Cantacuzino își satisface stagiul militar într-un regiment de artilerie antiaeriană. Pe 1 septembrie 1923 este soldat, iar la 1 iulie 1924 este sergent, pentru ca după absolvirea școlii de ofițeri în rezervă din Timișoara să primească în februarie 1925 gradul de sublocotenent.

Încă din copilărie, Bâzu, cum îi spuneau prietenii, a dovedit un talent nativ pentru sporturi, unele dintre ele, practicându-le mai târziu cu un succes deosebit. A fost un pasionat motociclist, concurând ani de-a rândul alături de români și străini. I-a stimat și apreciat, alături de marele public, pe eroii curselor de motociclism desfășurate pe pista improvizată în fosta groapă Floreasca. Cu aceeași pasiune a jucat și tenis de câmp, pe terenurile amenajate în locul viran cuprins între actuala Facultate de Drept de pe Bulevardul Elisabeta și Calea Plevnei. În 1933 Bâzu este deja căpitanul echipei naționale a României de hochei pe gheață, în cadrul campionatului mondial de la Milano. Echipa de atunci a învins reprezentativa Elveției.

În automobilism, Constantin Cantacuzino stabilește un record pe distanța București-Paris.

Bâzu este în cele din urmă atras iremediabil către aviație. Condițiile absolvirii unei școli de pilotaj erau însă destul de drastice la acea vreme în România. Singura școală unde se formau piloți era școala militară de la Tecuci. Acolo se primeau numai cadre militare provenind de la toate armele, civilii nefiind admiși. Pentru a candida la obținerea titlului de pilot aviator, civilii tebuiau mai întâi să-și satisfacă stagiul militar și apoi să semneze un contract cu statul, care-i obliga să servească după brevetare cinci ani în aviația militară. Pe vremea aceea se punea prea puțin problema piloților civili și a turismului aerian, pierzându-se astfel elemente de valoare.

La sosirea lui Bâzu, în școală se mai aflau în diverse stadii de pregătire încă 15 elevi piloți. Printre ei se numărau avocatul Vasile Dumitrescu, cel care împreună cu inginerul Dumitru Frim avea să se încumete să ajungă cu avionul în Australia, medicul Gh. Sârbulescu, inginerul Radu Manicatide, viitorul constructor de avioane, Irina Burnaia, cea care avea să fie una dintre marile noastre aviatoare, prima româncă ajunsă în zbor la ecuator și Vasile Ciobanu devenit ulterior instructor în școală și apoi pilot de linie.

*Maria Rosseti fotografiată cu cei doi copii, Constantin și Alice.*

## ACROBAT, RAIDER ȘI OFITER AVIATOR

*Constantin Cantacuzino la 8 ani .*

Dovedind calități ieșite din comun, după aproape două săptămâni de exerciții, Constantin Cantacuzino a fost brevetat pilot de turism gradul 1. Dar nu s-a mulțumit doar cu atât și după plata în avans a orelor de zbor, în luna august, Bâzu obține brevetul Gradul 2, cu numărul 35/1933, urmare a raidurilor București-Tecuci-Tescani-Buzău-București și București-Florești-București. În aceste raiduri, Bâzu își uimește rudele aterizând în fața lor la Tescani pe moșia mamei sale și la Florești pe moșia din partea tatălui. Norocos, Bâzu obține prin relațiile pe care le avea o primă de cumpărare din Fondul Național Aviatic în valoare de 449.150 lei, în baza IDR nr. 1549/1934, art. 229. Își cumpără un "Fleet" cu motor "Kinner" de 160 CP în stea. Nu a fost singurul care s-a bucurat de un asemenea privilegiu.

Pe lista celor care au beneficiat de sprijinul Fondului Național Aviatic s-au mai aflat Gh. Bănciulescu, Ion Crețu, Irina Burnaia, Dumitru Frim, Vasile Dumitrescu, prințul G.V.

*Campionatele mondiale de hochei pe gheață. 19-27 ianuarie 1935, Davos, Elveția. Echipa țării gazdă este învinsă de echipa României condusă de Constantin Cantacuzino.*

Bibescu, Spiridon Vârnav, Costel Sideri, Smaranda Brăiescu, cpt. Teodor Filip și alții. În primăvara lui 1934, la 29 de ani, Bâzu Cantacuzino se căsătorește cu Georgeta Diamandi și își aduce mireasa de la Botoșani cu avionul ce abia îl cumpărase (înmatriculat YR-ABY). O parte din luna de miere și-o petrece tot în avion, decolând pe 29 aprilie 1934 într-un raid pe ruta București-Belgrad-Veneția-Roma-Neapole-Nisa-Lyon-Paris, echipându-și "Fleet-ul" cu un derivometru împrumutat de pe avionul SET-31 "Foișor" folosit de Ionel Ghica în raidul său la Saigon și retur. Bâzu se întoarce după zece zile trecând Alpii prin Italia și Iugoslavia. Furtuna întâlnită la Porțile de Fier și ploaia care l-a însoțit aproape tot drumul parcurs în țară i-au impus o întârziere față de calculele sale.

Prevăzător, a cerut telefonic de la Belgrad să i se aprindă farul de la Băneasa, unde a aterizat pe întuneric. Făcând aceasta pentru prima dată, a dat emoții celor de pe

*Constantin Cantacuzino la 30 de ani .*

aeroport.

Bâzu câștigă pe 31 mai 1934 cupa "Ionel Ghica", cupă oferită de familia Ghica și care era însoțită de un premiu substanțial. În acel an la start au luat parte 14 echipaje selecționate din aviația militară, care urmau să concureze în perioada dintre 1 ianuarie și 31 iunie pe un circuit aerian de viteză și regularitate de peste 1 500 de kilometri, pe ruta București-Constanța-Galați-Iași-Cernăuți- Cluj- Arad- Turnu Severin- București. Timpul obținut de fiecare concurent pe traseu era declarat și penalizat ca atare.

S-au înregistrat o groază de incidente. Cpt. av. Gh. Cuceru și lt. av. Sava Rotaru au zburat pe 29 mai în ceață până la Constanța unde s-au izbit de pământ accidentându-se mortal. Au fost urmați în aceeași zi de cpt. av. Nicolescu Bechie și lt. av. Gh. Valvarie. Înnebuniți de timpul prost, aceștia au aterizat de câteva ori la întâmplare, ajungând totuși la București după 13 ore!

Următorii au fost comandor av. Gh. Vasiliu și cpt. av. Nic Iosifescu cărora li s-a gripat motorul la 40 de kilometri de Iași. Traian Burduloiu întrerupe circuitul la Galați din pricina slabului randament pe care îl dădea elicea SET-ului său 31. Cel mai bun timp l-au stabilit în acea zi Dumitru Stavrescu și Dionisie Nichifor de la Flotila de Aviație din Iași.

Pe 31 mai, ultima zi permisă de regulament pentru participare, au decolat cinci echipaje. Doar Bâzu a terminat cursa. Primul care a ieșit din joc a fost echipajul comandorilor Petrovici și Cezar Stiubei, urmat de celelalte trei la Cernăuți. Lt. av. Ticulescu și Al. Tatius din cauza frigului (ningea la Cernăuți), Popișteanu din cauza rezervorului spart, iar Burduloiu pentru că după o oră de zbor a decis că: "nu se poate trece în Transilvania".

Bâzu a decolat de pe Băneasa cu mult în urma lor, străbătând cu ușurință etapele Constanța-Galați-Cernăuți, unde a ajuns la 11.37. Neavând nevoie de combustibil, Bâzu a decolat imediat după primirea vizelor.

Așa cum se aștepta, la circa 25 de kilometri de Cernăuți cerul s-a acoperit complet. Ploaia care a început s-a transformat rapid în ninsoare, forțându-l pe Bâzu să zboare la risc, cu o vizibilitate până în 30-40 de metri. Cu ajutorul aparatelor de bord, el trece prin norii de ploaie și de zăpadă, trece și Carpații, după care zborul reintră în normal. Zburând cu vântul din spate, Bâzu se vede obligat să aștepte în zonă la Arad și mai apoi să se învârtă deasupra Chitilei spre a nu fi penalizat pentru că a ajuns prea devereme.

"Gazeta Sporturilor" din 2 iunie 1934 scria: "Constantin Cantacuzino a învins pe cei mai consacrați ași ai aviației militare române".

După obținerea cupei "Ionel Ghica", la 7 iunie 1934, Bâzu a fost decorat de Carol al II-lea, suveranul României, cu Crucea de Aur a ordinului "Virtutea Aeronautică".

*Pe pista din Floreasca, "Bâzu" participă la campionatele de motocros.*

*Căsătoria cu Georgeta Diamandi.*

La sfârșitul aceluiași an 1934, alături de alți sportivi, s-a înmânat medalia de onoare a Uniunii Federațiilor Sportive din România polisportivului Constantin Cantacuzino, "căpitan al echipei naționale de hochei pe gheață, campion al Balcaniadei de motociclism, fost campion de tenis și recent câștigător al raidului aviatic împrejurul României".

*Cu cea de-a doua soție, Anca Diamandi (sora Georgetei!), pe care obișnuia să o alinte "Bizi".*

După succesul recent repurtat, firma "Fleet" îi propune să prezinte avionul cu același nume la Varșovia. Însuși mareșalul Pilsudschi a intervenit pe lângă autoritățile române, deoarece se intenționa achiziționarea acestui tip de avion pentru aeronautica poloneză. Pe 15 iunie 1934, în timp ce se afla în zbor cu o pasageră poloneză, din cauza unei defecțiuni a fost nevoit să aterizeze forțat pe o insuliță aflată în apele Vistulei. Din cauza solului nisipos, "Fleet"-ul a capotat ucigând pasagera. Bâzu a scăpat neatins.

Incidentul l-a zguduit pe tânărul prinț, nu însă și pe cei de la Fleet, care l-au dat repede uitării, căci Bâzu este invitat să prezinte avionul și la Eschișchir, în Turcia, alături de Constantin Abeles.

După un antrenament susținut efectuat la București sub îndrumarea lui Max Manolescu, Bâzu a executat în Turcia un program curajos, care i-a impresionat pe turci.

Întors din Turcia, Bâzu atacă recordul pe ruta București-Paris. Obține pe un "Caudron-Renault" cu motor de 140 de cai putere timpul de 6h32m.

Cum vechiul record fusese obținut de team-ul Francois-Gemin pe un avion a cărui motor avea 600 de cai putere și era de 6h25min, Bâzu a luat-o mai mult ca pe o victorie personală, fiind convins că la bordul unui avion mai performant poate oricând doborâ recordul.

Îl obține pe 26 iulie 1935 pe un Caudron 430 "Rafale", pus la dispoziție de firma franceză pe lângă care intervenise și Bibescu, președintele al FAI la acea dată. Timpul lui Bâzu: 6h24min35s.

În cea de-a doua ediție a "Cupei Ghica" Bâzu termină al doilea pe un Caudron, fiind devansat de nimeni altul decât Alexandru Papană care zbura un prototip construit la uzinele IAR Brașov.

Bâzu era deja considerat de presa vremii drept: "deosebit de talentat, cu o mare putere de înțelegere a fenomenelor petrecute în zbor, cu un simț al echilibrului rar întâlnit și un simț al zborului nativ".

La sfârșitul lui iunie 1935 Bâzu intră în școala de perfecționare pentru avioanele de război de la Buzău. I-au fost necesare doar două ture de pistă în dublă și trei în simplă pe avionul "MS-43" pentru a-l face pe instructorul de zbor să-i spună că nu mai are ce să-l învețe. A urmat "Gourdou" în întregime metalic, un avion care ar fi trebuit construit în licență și la IAR. Pe "Gourdou" Bâzu zboară destul de mult în ture de pistă și zone de acrobație, pentru ca apoi să urce la 5 000 de metri pentru 30 de minute de

*Pe litoralul Mării Negre împreună cu fiica sa Marie-Ioana (Marioana).*

zbor cu barogramă, fără echipament de protecție și aparat de oxigen

Pe 24 iulie 1935, Școala de Perfecționare pentru Avioanele de Război îi eliberează certificatul de aptitudini cu mențiunile: "Pilot cu frumoase calități, bine antrenat în zborul acrobatic, dacă i se va menține antrenamentul pe avioanele din dotarea aviației miliatre, pilotul va dovedi o mare capacitate de luptă." Bâzu era apreciat de cei din școală ca foarte fin în manevrele executate în aer și la aterizare, folosind mișcări corecte și gândite, executând acrobația bine și cu mult calm.

Cum era normal, după școala de perfecțioanre a fost trecut din rezerva artileriei în cea a aviației, la Flotila de Luptă și apoi la Flotila 1 Vânătoare.

Obținerea brevetului de pilot pentru avioanele de transport public cu nr. 90/31 iulie 1936 a venit să certifice, o dată în plus, excelentele calități de zburător ale prințului Constantin Cantacuzino.

*Sus: actrița Nadia Cușmir, ulterior Herescu, ulterior Cantacuzino, ulterior Gray, cea de-a treia soție a lui "Bâzu". Jos: actrița Linda Gray, fiica Nadiei. Asemănarea este izbitoare.*

## ASCENSIUNEA

Încurajat de Constantin Abeles, Ioana Cantacuzino și de alți prieteni, Bâzu a început pregătirile în vederea participării la demonstrațiile aeriene, pe atunci foarte căutate de public. În a doua jumătate a anului 1935 Bâzu, alături de Marina Știrbei și Ionel Cociașu, străbate țara pentru a-și prezenta îndrăznețele sale evoluții aeriene. Pe 29 septembrie 1935 participă la mitingul organizat de ARPA la Craiova alături de Mișu Pantazi, Nicolae Gherasim și Max Manolescu ("Dracii Roșii") și Puiu Pârvulescu în fruntea a șapte avioane militare PZL, unde Bâzu își zboară "Fleet"-ul într-un program cu elemente de acrobație elementară și superioară. Iată cum descrie evoluția prințului ziarul "Universul" din 1 octombrie 1935: "lupingurile inversate, tonourile lente și vriile pe spate, executate cu o deosebită dexteritate au entuziasmat pe spectatori".

Pe 27 octombrie are loc mitingul național pe aeroportul Băneasa. Băzu zboară pe un ICAR-Acrobatic care ulterior avea să devină proprietatea sa. Alături de el Marina Știrbei, Gogu Ștefănescu, "Dracii Roșii" și două escadrile de acrobație din URSS și Cehoslovacia. Bâzu este surpriza zilei. Ziarul "Naționalul Nou" din 30 octombrie 1935 scria: "Talentul specific, virtuozitatea, puterea de înțelegere cu mașina de zburat, splendoarea și curajul, au putut fi admirate de publicul nostru și de străini. Prezentarea acrobației executate de Bâzu a adus momente de profundă emoție..."

Pe 17 noiembrie 1935, la Târgu Jiu un

*Constantin și Nadia Cantacuzino.*

nou miting. Bâzu își începe programul executând un tur de pistă pe spate, urmat de programul obișnuit: lupinguri, tonouri, ranversări, vrii, etc... "Universul" din 19 noiembrie: "... cu concursul popularului pilot român de acrobație Constantin Cantacuzino și al domnișoarei Marina Știrbei... ale căror acrobații au încântat publicul, care le-a făcut o frumoasă demonstrație de simpatie..." În final Bâzu declară unor ziariști că "aviația nu se face de

*"Bâzu" și ICAR-ul său Acrobatic .*

*Avionul Fleet cu motor Kinner, achiziționat de "Bâzu". Primul avion care i-a aparținut.*

către cei care sfidează pericolul de moarte. În progresul aviației este nevoie în primul rând de chibzuință." O demonstrează el însuși atunci când refuză să treacă cu avionul pe sub arcadele unui pod de peste râul Buzău, după ce a măsurat la fața locului șansele.

În august 1935 Bâzu aterizează cu "Fleet"-ul pe plaja de la Mamaia, după care își întinde prosoapele și se așează în cel mai natural mod la plajă. Pe 27 august 1935 el primește o scrisoare semnată de comandor av. Ramiro Enescu din partea Subsecretarului de Stat al Aerului. Iată conținutul:

"Domnule Cantacuzino,
Vă aducem la cunoștință că aterizarea dumneavoastră pe plaja băilor din Mamaia și rularea avionului la locul rezervat vizitatorilor băilor de mare, le apreciem ca o gravă încălcare a celor mai elementare reguli de prudență, cât și de respect pentru liniștea celor care și-au ales ca loc de odihnă nu un aeroport, ci o plajă publică.
Repetarea unei asemenea fapte cât și zborul deasupra orașelor și a aglomerațiilor la mici înălțimi, sperăm să nu se mai întâmple, pentru a nu ne pune în situația de a lua sancțiuni împotriva dumneavoastră..."

Aceasta nu a fost singura atenționare. A.S. Principele Nicolae l-a văzut îngrozit pe Bâzu executând la Băneasa zboruri pe spate la câțiva metri de pământ. Pilot și el, fratele regelui a sunat imediat la Subsecretariatul de Stat al Aerului pentru a cere "să se aplice imediat o pedeapsă exemplară acelui pilot". Lui Bâzu i s-a interzis să mai zboare pe Băneasa timp de două săptămâni. La fel și lui Mișu Pantazi începând din 27 octombrie (după miting). Militar fiind, Pantazi chiar a promis că nu va mai coborî sub 100 de metri decât la aterizare. La puțin timp avea să treacă în monom, cu formația "Dracii Roșii", pe sub arcadele podului de la Cernavodă!

Mitingul aerian unde Bâzu avea să se întreacă pe sine a fost cel de la Ploiești, unde și-a făcut publică și intenția de a zbura în jurul lumii. Alături de el au evoluat Constantin Abeleș, Andrei Costin, Marina Știrbei și Constantin Șuțu.

Pe 15 aprilie 1936 Bâzu se accidentează la bordul superbului "ICAR-Walter" cu inițialele YR-BIL. Avionul avea doar 15 ore de zbor, iar motorul, un "Walter Cantor", numai 7 ore. După mai multe paliere cu motorul în plin, efectuate pentru a regla motorul în prezența reprezentatului firmei "Walter", tija de comandă a manetei de gaze se rupe și motorul se reduce la relanti. Bâzu își pune ICAR-ul pe o miriște, rulează, însă se poticnește în buza unei șosele, rupe trenul și capotează. Avionul nu s-a mai reparat deși era asigurat și ar fi trebuit să îi folosească prințului la Olimpiada de la Berlin. Cu influența pe care o avea, Bâzu obține iarăși bani publici, 900.000 de lei în vederea achiziționării unui nou avion. Banii provin din Fondul Național Aviatic aflat pe exercițiul financiar 1936/1937, și Bâzu beneficiază de ei alături de Marina Știrbei, Al. Papană, Constantin Șuțu, Valentin Popescu și destul de mulți alții...

Cu ICAR-ul iremediabil avariat, Bâzu nu poate onora în zbor prezența lui Antoine de St. Exupery, sosit la București pe 27 mai 1936 la invitația Aeroclubului Regal al României. Exupery a vizitat Delta Dunării la bordul "Stinson"-ului lui Valentin Bibescu și avându-l la comenzi pe Alexandru Papană.

Pe 20 iunie 1936 la București se anunțase cu mare tam-tam o eclipsă totală de soare. Vremea le-a jucat însă feste românilor, căci în momentul cu pricina cerul era acoperit cu un start gros de nori. Bâzu a decolat împreună cu Vasile Canarache de la ziarul "Tempo" și au urmărit eclipsa de la 5000 de metri. Decolat de la ora 5 dimineața, lui Bâzu i-au trebuit 45 de minute pentru a străbate frontul atmosferic masiv, care amenința să rupă în șapte micul avion de construcție lemnoasă. Cu un alt avion a decolat și Papană.

Bâzu rămâne obsedat de ideea de a

*Sus: cel care a zburat toate avioanele din hangarul de la Băneasa, refuza cu fermitate să îl împrumute pe al său! Jos: Cantacuzino și Papană la comenzile avionului Fleet.*

*Bucker Bu-133 "Jungmeister" cu motor "Siemens-Bramo" de 160 CP, avionul preferat de Bâzu pentru acrobația aeriană.*

ameliora recordul de zbor în jurul lumii. Pleacă la Paris pe 21 iunie zburând "Fleet"-ul pe care pune un rezervor suplimentar. De acolo la Londra. Apoi se întoarce prin Viena unde face o escală de realimentare. Sosește la București pe 8 iulie, după 30 de ore. La Paris a fost întâmpinat de însăși Pierre Cott, ministrul francez al aerului. La Montreux se întâlnește cu Nicolae Titulescu care-l încurajează să efectueze raidul în jurul lumii. Marina Știrbei, proprietara terenului pe care a fost construit aerodromul Dărmănești-Bacău, îi oferă lui Bâzu 100 000 de lei pentru completarea sumei în vederea achiziționării unui avion pentru raidul în jurul lumii. Bâzu pleacă la Paris din nou pentru a negocia pentru un "Typhon". Nu mai are timp de olimpiadă. La Berlin este trimis Papană. El se va clasa doar al 12-lea din 26 de concurenți.

## ZBORURI ÎN INTERESUL F.A.I.

Începând cu 1930 președinte al Federației Aeronautice Internaționale era prințul G. V. Bibescu. El va fi reales de atunci și până în 1941, la fiecare trei ani.

În conformitate cu uzanțele dintre cele două războaie mondiale, țara din care provenea președintele ales al FAI avea obligația de a-i procura acestuia un avion multiloc pentru a-și exercita funcția. S-a cumpărat un "Ford", care a fost folosit până la accidentul din India. Apoi prințul s-a folosit de un Ju-52 cu motoare Hispano-Suiza botezat "România" și înmatriculat CV-FAI. După ce Junkers-ul a fost cedat aviației civile, Bibescu a beneficiat de un "Potez-56" pe care l-a pilotat și Bâzu.

În mai 1935 Bâzu pilotează avionul care îl poartă pe G.V. Bibescu pentru prima oară pe un aerodrom sovietic. Mai întâi la Kiev și apoi la Moscova. În numai două zile URSS este admisă în F.A.I. Delegația se întoarce la București prin Paris.

Pe 26 noiembrie 1935 pleacă din nou cu G.V. Bibescu și Marina Știrbei către Paris. Zboară în condiții de vizibilitate zero până la Paris unde aterizează noaptea pe Le Bourget, năucindu-i pe francezi.

În martie 1936, cu Potez-ul, Bâzu îl poartă pe Bibescu pe ruta București-Paris-Marsilia-Tunis și Tripoli; în capitala Libiei, prințul român întâlnindu-se cu Italo Balbo, ministrul aeronauticii italiene.

Pe 21 mai o aduce de la Istanbul pe Martha Bibescu, care venind de la Paris s-a oprit la Roma, unde fusese primită de Musolini, după care și-a continuat drumul prin Atena și Istanbul.

Pentru tot ce realizase până atunci, pe 6 iunie M.S. Carol al II-lea îi conferă prima baretă la Crucea de Aur a Ordinului "Virtutea Aeronautică".

La Varșovia spre sfârșitul lunii august are loc conferința F.A.I. Bâzu îl duce pe Bibescu

*Bucker Bu-133 "Jungmeister" evoluând pe spate la doar câțiva metri de sol, fotografie din Spania, după 1950.*

*Un C. 640-05 la ieșirea din uzină. Construit special pentru concurs și nu pentru transportul poștal, acesta va fi pilotat de Maurice Rossi.*

cu Stinson-ul.

O problemă apărută la Potez-ul 56 îl forțează pe Bâzu ca după reparații să-l recepționeze în zbor supunându-l la acrobații diverse. În timpul acestui zbor s-a deschis una dintre ușile aparatului și puțin a lipsit ca aceasta să nu lovească profundorul. Bâzu, echipat cu o parașută, a tras de avion cât a putut într-un program executat la 2 000 de metri. Avionul a rezistat. "Faptul că am făcut acrobație cu un bimotor, declara Bâzu pentru "Universul" din 8 septembrie 1936, deși pare paradoxal, a fost totuși o măsură de prudență. Preferam, dacă trebuia, să se rupă avionul la 2 000 de metri, atunci când eram singur în avion, echipat cu parașuta, decât în alte condiții când salvarea mea și a eventualilor pasageri ar fi fost mai dificlă."

Începând cu anul 1937, pentru funcția de pilot-prim al avionului folosit de prințul G.V. Bibescu, a fost detașat ofițerul de echipaj Ioan Culluri, un eminent pilot cum îl caracteriza însuși președintele F.A.I. Bâzu a mai pilotat însă avioanele lui Bibescu și în anii următori, probabil atunci când Culluri era indisponibil. Dovadă descrierea unui zbor al prințului G.V. Bibescu apărută în "Curentul" din 2 februarie 1938: "...Nu demult plecasem din București spre Paris cu Potezul bimotor pe care îl am acum. La postul de pilotaj era Bâzu Cantacuzino și timpul splendid.

Am ajuns la Viena. După masă am decolat direct spre Paris. Meteorul era destul de îngrijorător, însă nu semnala un uragan de o intensitate enormă ci doar furtuni locale ce puteau fi ușor evitate... "

## RAIDUL RATAT

Raidul în jurul lumii era pus pe tapet de francezi și se oferea pentru câștigător un milion de franci. Bâzu n-avea avion. Îi trebuiau pentru aceasta cam 12 milioane de lei. Subsecretariatul de Stat al Aerului a contribuit cu 12% din sumă restul urmând să provină din colecte și din buzunarele prințului. Ministerul de Finanțe a aprobat ca sumei convertite în lei, pe care Bâzu trebuia să o achite în rate firmei franceze, să nu i se aplice impozit, iar achiziționarea avionului să fie scutită de taxele vamale.

Ziarul "Demascarea" în numerele din 4-10 septembrie 1936 a pornit o solidă

*Sus: "Dacia" la puțin timp după recepție. Jos: la Londra, pe Hatfield, înainte de raidul Londra-Capetown.*

*În momentul decolării de pe Hatfield în raidul spre Capetown care va fi întrerupt definitiv în Sahara. A se remarca radiocompasul din spatele cabinei.*

## "Mal préparés les raid de Cantacuzéne èchouent les unes aprés les autres"

Botezat "Dacia", aparatul a suferit aceleași modificări ale aripilor și ale fuselajul ca la avionul C 640 a lui Rossi. În plus era prevăzut cu un repetitor de cap și un radio-compas evoluat, prevăzut cu o antenă carenată pe fuzelaj.

Scos din uzină pe 22 iulie 1936, este recepționat de Cantacuzino la începutul lui octombrie.

Pe 26 octombrie Cantacuzino zboară pe ruta Paris-București în 5h40min, cu o viteză medie de 370km/h, recordul parcursului. Aici prezintă avionul autorităților, în special comitetului care îl finanțează. Pleacă de la București la Amsterdam. Zborurile sunt mici încercări înaintea abordării traseului Londra-Capetown.

După câteva zboruri pe Le Bourget, se oprește la Hatfield în nordul Londrei. Pe 30 aprilie decolează la ora 20.35 în direcția Africii de Sud. O defecțiune îl forțează să aterizeze la Alger la ora 2.18. De aici decolează la 7.38 și se oprește la Aouleff la 12.58. Toate tentativele de a decola de aici sunt sortite eșecului din pricina aerodromului nisipos și a temperaturii ridicate.

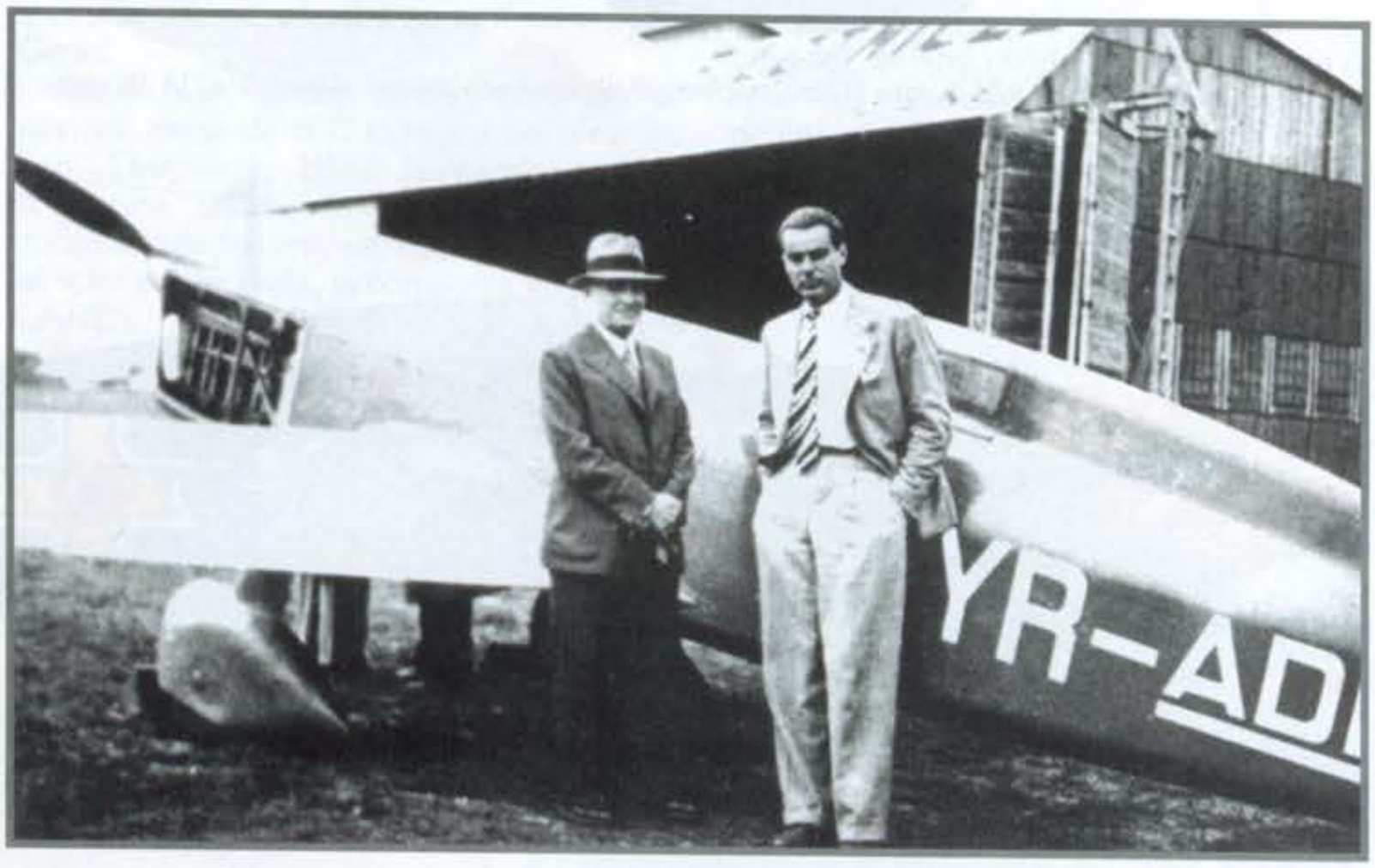
Avionul este adus la Paris într-o stare degradată. Reparațiile au loc în hangarul A de la Le Bourget.

Nedescurajându-se, Cantacuzino pleacă de la București pentru a ataca recordul de viteză pe 5 000 de kilometri în circuit. Întoarce deasupra Tunis-ului și prinde cap Bourget unde este înregistrat, apoi virează spre București, însă o nouă defecțiune îl silește să aterizeze înainte de a ajunge în România. O a doua tentativă este de asemenea sortită eșecului din pricina insuficientelor pregătiri. După numeroase dezamăgiri, prințul Cantacuzino dă în judecată constructorul. Nu se cunosc rezultatele procesului și nici soarta celui de al doilea C. 641...

*(Le Fana de l'Aviation)*

campanie de presă pe tema "țara arde și baba se piaptănă" propunând ca din banii de avion să se construiască (ce altceva?) un azil destinat cerșetorilor din București! Totuși cele mai multe dintre cotidianele de mare tiraj au deschis liste de subscripții, iar Bâzu a început să-și caute avionul potrivit. S-a oprit asupra unui Caudron 640 "Typhon" echipat cu două motoare "Renault" de 220 de cai putere. Caudron-ul fusese conceput ca avion de legătură poștală între Europa și America de Nord și avea o autonomie de 5 100 de kilometri (aproximativ 16 ore de zbor).

Botezat "Dacia", Caudron-ul este adus în zbor de la Paris de Bâzu în doar cinci ore și patruzeci de minute pe data de 26 octombrie 1936. Regele Carol al II-lea s-a deplasat la Băneasa pentru a-l încuraja



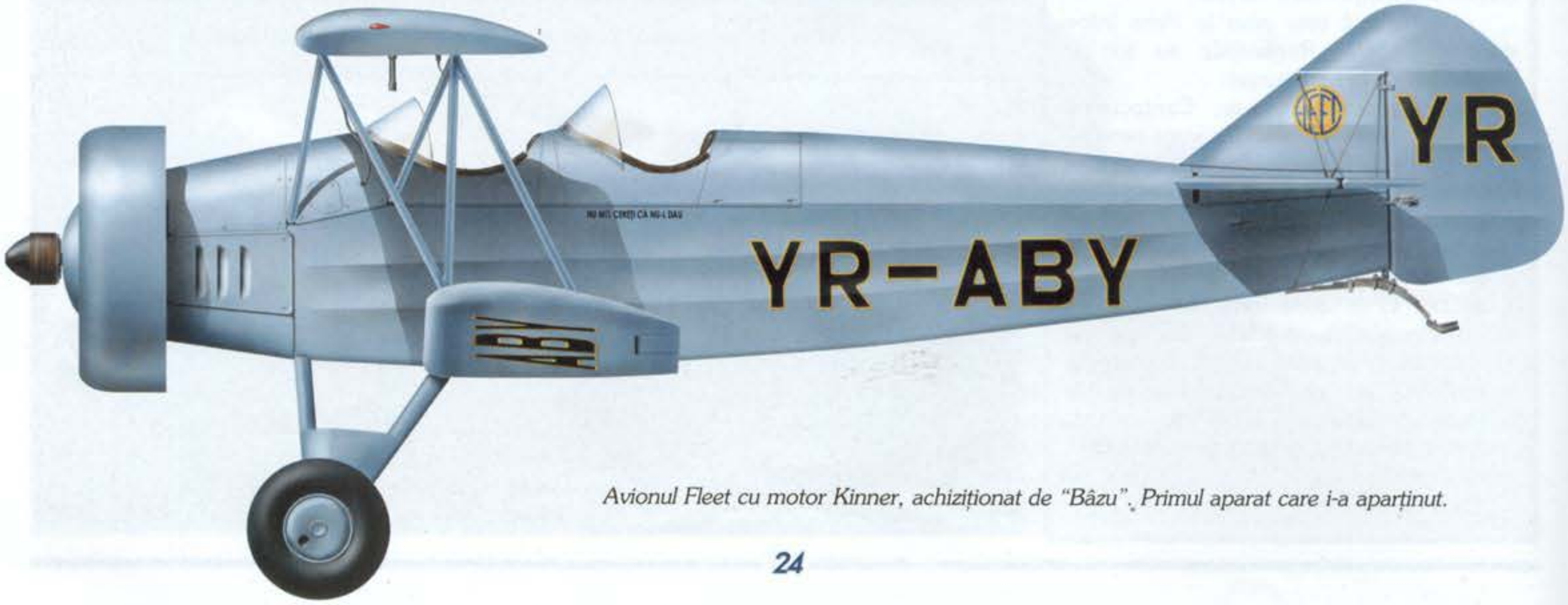

*Două vederi ale avionului Caudron 430 pe aerodromul de la Băneasa.*

Profile color de Teodor Liviu Moroșanu

*Avionul Caudron Typhoon cumpărat de Constantin Cantacuzino pentru raliuri.*

*Potezul 56 al FAI în care "Bâzu" a efectuat nenumărate zboruri alături de G.V. Bibescu.*

*Hawker Hurricane Mk I, numărul "4 roșu", primul avion de luptă al lui "Bâzu", la Escadrila 53.*




*Avionul Fleet cu motor Kinner, achiziționat de "Bâzu". Primul aparat care i-a aparținut.*

*O fotografie cu Potezul 56 al FAI aflat pe Le Bourget.*

personal pe prințul Constantin Cantacuzino în perspectiva raidului în jurul lumii.

Concursul de viteză în jurul lumii nu s-a mai ținut. Deprimat, Bâzu încearcă totuși să se achite față de publicul care l-a susținut, pornind într-o tentativă de doborâre a recordului de viteză pe ruta Londra-Capetown. Abandonează la Aauleff, în Africa, din cauza unor defecțiuni la aparat. Pe 1 mai 1937 se înscrie, alături de încă 22 de concurenți printre care și Papană, în cursa pentru traversarea oceanului Atlantic. Nici această cursă nu a mai avut loc, iar Bâzu este trimis de firma Caudron în Africa pentru a se documenta asupra unor aerodromuri de acolo. Aflăm din "Dimineața" și din "Facla" apărute pe 2 mai 1937, că prințul român se afla în ziua precedentă la Alger, urmând să zboare peste Sahara.

Pe 26 iunie 1937 Constantin Cantacuzino încearcă pentru a doua oară să doboare recordul pe traseul Londra-Cape Town, de data aceasta la bordul unui Caudron tip "Simoun", un monomotor cu patru locuri folosit de Maryse Bastie în zborurile sale de record, însă eșuează la Port Gentil.

După toate aceste eșecuri, cum era și normal, presa de la București i s-a urcat în cap. Dezgustat, Bâzu părăsește pentru totdeauna lumea curselor și a zborurilor de record, retrăgându-se spre aviația civilă, la compania LARES, ca simplu pilot de avioane de pasageri. Avea la acea dată nu mai puțin de 2 000 de ore de zbor și peste două milioane de kilometri parcurși cu avionul. În cadrul LARES, Bâzu zboară pe flotila proaspăt achiziționată în 1938: două avioane "Douglas", patru "Lokheed Electra ", trei "Electra" și patru "Savoia Marchetti" de ultimul tip, trimotoare. Bîzu zboară deseori fără telegrafist, stăpânind foarte bine codurile "Q", și ascultând în cască, direct mesajele TFF. Este o perioadă romantică din viața prințului, el fiind obligat să se folosească de cele mai modeste hoteluri de provincie pentru a înnopta între două curse.

Era singurul care nu protesta în

*Pe Hatfield înainte de decolare.*

*1936. Un grup de oficialități pe aerodromul Băneasa. În uniformă, al doilea în dreapta lui Bâzu este Simion Ioan comandantul aerodromului.*

Bord atac format din doua baghete : 3x10x755mm brad +10x12x755mm balsa

Chesoane din balsa 2x29x88mm

Cheson central placaj 2mm

Lonjeron (bagheta din braid 3x10x755mm)

Nervura din balsa 10mm

Suport servomecanism placaj 5mm

Nervura din balsa 2mm tip2

Nervuri din balsa 2 mm tip1

Balama plastic 20x23mm
Cod RHC G52

Nervuri din balsa 2mm tip2

Eleron din bagheta triunghiulara 8x30x70mm balsa

Bageta balsa
10x10x55mm

Levier pentru comanda eleroanelor
Cod RHC G3630

Motor termic MVVS 6,5cmc cod RHC MVVS65AERO

Servo
eleroane

Baghete balsa

Bagheta brad 5x10x94mm

Rezervor combustibil

Baterie

Receptor

Batiul motorului

Bagete balsa 5x10m

Placare fuzelaj cu balsa 1,5mm

Bagete brad 5x5 mm

Roti usoare cod RHC G165-55

Balsa 1,5mm

Suport ampenaje
din placaj 1,5mm

Bagheta brad 5x5mm

Balsa 1,5mm

Placaj 5mm
1

Placaj 1,5mm

2

Placaj 3mm

Placaj 1,5mm

3

Placaj 3mm

4

Placaj 3mm

5

Placaj 3mm

6

Placaj 3mm

Balamale cod
RHC G52

Bagheta balsa 10x10mm

Placare balsa 2mm

Sectiune aripa

Servo
eleroane

Baghete balsa 5x5mm

Bagheta brad 3x10mm

Sectiune mijloc aripa

Placa balsa 5x8.5x40mm

Rezervor combustibil

Baterie

Receptor

SERVO

SERVO

SERVO

Profunzor din placa balsa 5x40x500mm

Baghete brad 5x5mm

10 cm

Anvergura: 1500mm
Lungime fuzelaj: 1015mm
Autor: Stefan Tulbure
Copyright 2002 Romanian Hobby Center S.R.L.

*Sus de la stânga: Novak (Csk), Detroiat (Fr), G. V. Bibescu, Wili Stor (Germ), Bâzu și un Me-35.*
*Jos: Bâzu cu directorul ziarului "Tempo" Vasile Canarache.*

arme pe frontul antisovietic. În vara aceluiași an, Bâzu este reținut la Flotila de Bombardament din Brașov pentru inițierea și trecerea piloților pe bimotoarele "Savoia Marchetii", el având experiența trimotoarelor Savoia de la LARES. La 1 iunie 1940 își pune avionul Fleet la dispoziția Flotilei 1 Vânătoare, sperând să-l poată folosi cât mai des la deplasările în interesul Flotilei.

În cadrul LARES prințul zboară deja pe DC 3. Pe un astfel de avion executând ture de pistă la Băneasa pe 21 iulie 1940, Bâzu asistă la cumplitul accident aviatic al fetelor de la sanitar care s-au prăbușit cu un bimotor "Monospar" nr. 1, urmare a unei greșeli de pilotaj. Au murit atunci patru eleve la școala de pilotaj : Jana Iliescu, Victoria Comșa, Maria Vasile și Maria Adam, alături de pilotul adj. av. N. Evghenovici.

Bâzu continuă zborurile pentru LARES, însă are destule pe cap. Moșiile îi sunt prost administrate și pierde imens pentru că nu are timp să se ocupe de ele. Trăiește mai mult din banii câștigați la mitingurile aeriene. Față de imensele proprietăți deținute de Gheorghe Gr. Cantacuzino, bunicul, ori față de tatăl său, la vremea accea, în comuna Jilavele, în afara curții și conacului, Bâzu mai avea doar 197 de hectare de pământ arabil! Schimbarea administratorului în 1940 nu a adus nimic nou. Bâzu era obligat să-și câștige altfel existența.

## VOLUNTAR PE FRONTUL DE EST

Începutul campaniei din est îl găsește pe Bâzu în funcția de șef al Aerobazei Băneasa și șef al traficului aerian la Compania LARES. Renunță repede la aceste funcții și pe 5 iulie se prezintă voluntar la escadrila 53 Vânătoare. Este primit în entuziasmul general și i se încredințează comanda unei patrule. Escadrila era dotată cu singurele zece avioane Hurricane rămase disponibile în FAR și îl avea comandant pe cpt. av. Emil Gerogescu. Printre piloți, lt. Horia Agarici și lt. Toma Lucian. Bâzu va rămâne la "53" până pe 31 octombrie 1941, când revine în țară pentru refacere împreună cu toți cei din Grupul 7 Vânătoare, după căderea Odesei.

Prima victorie cade pe 10 iulie și este un bimotor de bombardament sovietic, confirmat de Compania 2 Antieriană în scris. Pe 11 iulie doboară un SB2 împreună cu Toma Lucian în regiunea Vâlcov. Mai insistent Toma Lucian ia victoria doar pentru el. Bâzu doboară apoi singur două dintre cele trei SB2 întâlnite pe 13 iulie în zona Tulcea-Izmail, coechipierului nefuncționându-i armele de bord. Cele două SB2 doborâte sunt confirmate de Corpul 2 Armată prin ordinul nr. 35935/1941. Este și Bâzu lovit și își pune Hurricanne-ul pe burtă. Două zile mai târziu doboară două RATA. De la sol i se confirmă doar unul.

# album foto

*Sus: un SAAB-340 al Companiei Carpatair pe Aeroportul International Cluj-Napoca. (15-16-17 iunie 2002)*
*Jos: exercițiu "antitero". Cu echipament și aparatură specială, membrii echipei antitero au extras incărcătura periculoasă (explozivă) din Wilga si au anihilat-o, detonând-o cu un aparat special.*

# Bătălia Angliei

## ați mai văzut așa ceva?

*"Bâzu" și colonelul Știubei .*

Generalul mr. av. în rezervă Ion Popescu Oiță povestea în 1992 un episod din 4 august 1941, când în fruntea unei escadrile de Savoia 79B echipate cu motare Junkers-Jumo bombarda portul Odesa: "Acolo, pe cerul Odesei, la 3 000 de metri înălțime am întâlnit un avion de vânătoare românesc. Acel vânător s-a apropiat atât de mult, încât am avut impresia că voia să mângâie cu aripile sale mici planurile imensului meu bombardier. După cum pilota, mi-am dat repede seama că în cabina acelui avion se află un zburător de clasă. Mai mult, împotriva regulei care interzicea avioanelor de vânătoare să intre peste obiectiv pentru a nu risca să fie lovite de apărarea antiaeriană (nici avioanele de vânătoare inamice nu intrau în acel careu infernal), el a insistat să zboare în formație strânsă cu noi, tot timpul cât a durat bombardamentul portului Odesa.

După ieșirea fără nici o pierdere a bombardierelor din clopotul de foc al artileriei inamice, extraordinar de puternică în acea zonă, avionul de vânătoare românesc a continuat să rămână lângă formația noastră, iar pilotul și-a scos casca de zbor. Aproape că era să explodez de bucurie când am recunoscut simpatica figură

*"Bâzu" alături de ICAR-ul Acrobatic. Aici la Băneasa*

*Atent, la manșa unui avion LARES.*

a lui Bâzu Cantacuzino, camaradul meu de zbor de la compnaia LARES, care, foarte curios, prin gesturi îmi cerea să scot și eu casca ce-mi acoperea o bună parte din figură. Din semnele de salut făcute, am înțeles că și el m-a recunoscut. Însă Bâzu nu s-a mulțumit doar cu acea convorbire "gimnastică". El a zburat alături de bombardiere, aterizând împreună cu noi pe terenul de lucru al Flotilei de Bombardament aflat atunci în marginea vestică a localității Tarutino din Basarabia. Bâzu dorea să confirme ca martor ocular că unul dintre vapoarele sovietice, la câteva minute după lovitura primită în plin, era aproape scufundat. I-am mulțumit pentru frumoasa lui intenție...

După toate acestea, Bâzu a decolat într-un "depart" american, care probabil că nu prea l-a mulțumit, pentru că a mai "tras" o suită de figuri acrobatice executate la joasă înălțime, după care, grăbit ca toți vânătorii, s-a îndreptat spre aerodromul escadrilei sale... "

*Cu delegația F.A.I. la Moscova .*

Pe front, Bâzu s-a comportat ca un prinț ce era. Față de soldați a dovedit mereu înțelegere, a încercat să le compenseze lipsurile, încurajându-i tot timpul. Inginerul Dubău, unul dintre aceștia, azi veteran de război în Pitești, nu-și amintește să-l fi auzit vreodată pe Bâzu înjurând. Era foarte atent cu piloții și mecanicii avioanelor, făcându-le deseori servicii cu avionul său "Fleet", proaspăt "rechiziționat" de armată, după cum am amintit, însă mereu acolo unde era și prințul. Nu de puține ori Bâzu a ajutat soldații mai nevoiași cu sume consistente de bani.

Se pare că în urma intervenției Societății LARES, Reg. 3 Aerian l-a desconcentrat pe Bâzu în preajma zilei de 1 octombrie. Prințul nu a fost de acord și a cerut Ministrului SSA să-i aprobe rămânerea pe front. Acesta cu adresa nr. 608/1941, confidențial-personal a trimis regiunii mai sus citată următoarele:

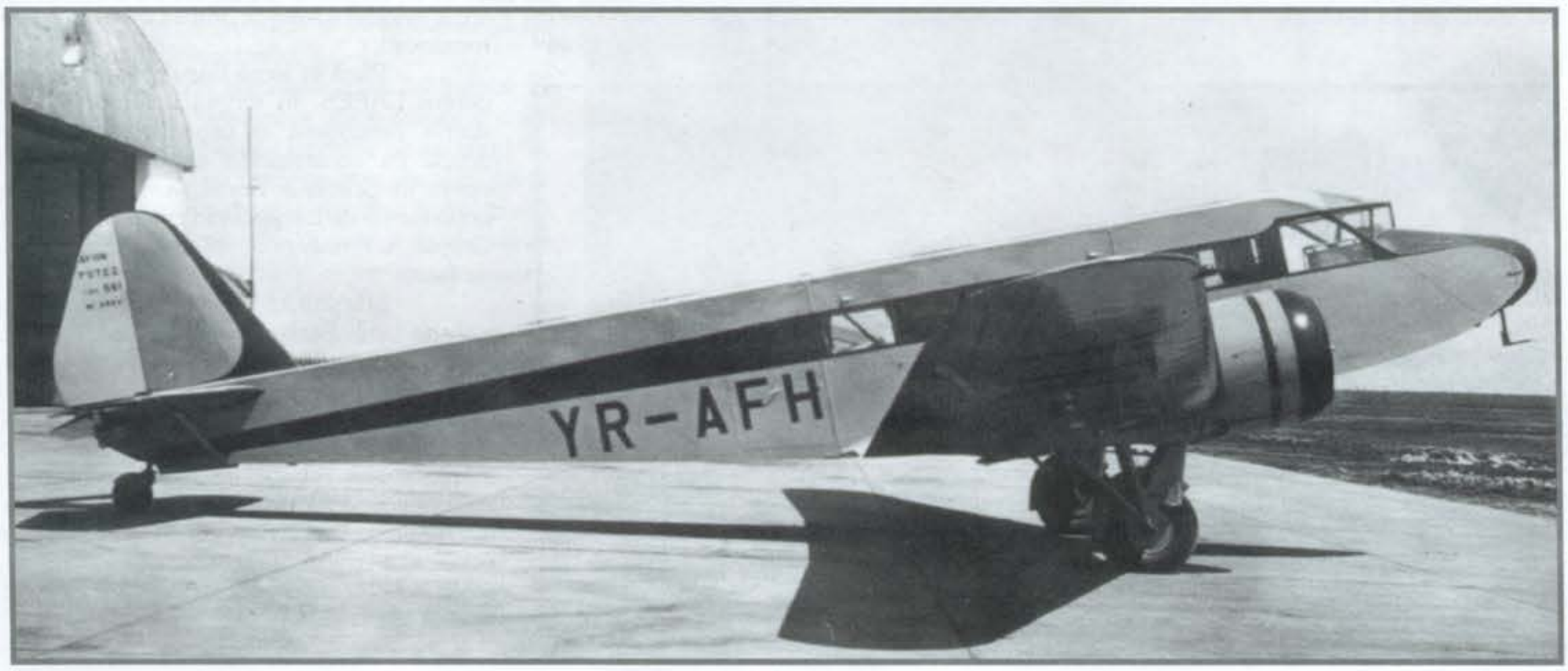
"Având în vedere faptele de arme săvârșite pe câmpul de luptă, am onoarea a vă face cunoscut că am aprobat rămânerea pe front, la Fl. 1Vt., până la 16 octombrie 1941 a lt. av. (r) Constantin Cantacuzino.

Ofițerul a fost mobilizat la data de 6 iulie 1941, în cadrul Flotilei 1 Vânbătoare, escadrila Hurricane, unde a executat 65 de misiuni pe front cu un total de 91 de ore, având patru avioane inamice doborâte și omologate și două avioane probabil doborâte, dar neomologate.

Demobilizarea sa pe date de 15 octombrie 1941 este imperios necesară pe motivul că ofițerul a făcut suficient stagiu pe front. De asemenea, însăși calitatea sa de pilot la Societatea LARES este indispensabilă și impune reîntoarcerea sa la această societate, având nevoie de personal navigant, care astăzi este foarte mult simțită prin sarcinile mari care-i revin.

Această măsură se aplică întregului personal navigant de rezervă (ofițeri și subofițeri) care ocupă funcții în formațiile aero din linia a 2-a (Direcția Aeronauticii

*Potez al companiei LARES în fața hangarelor de la Băneasa.*



"Bâzu" pe cabina MiG-ului 3, în fața unui hangar de la IAR.

Comerciale, LARES, Oficiul Aero-fotogrametric, etc). Unitățile de pe front dispun astăzi de suficiente resurse în personalul navigant activ, care poate face față executării misiunilor iar personalul navigant de rezervă urmează să se reîntoarcă fiecare la ocupațiile sale anterioare.

Subsecretar de Stat al Aerului general de Escadră av. Gh. Jienescu" (Arh. M.Ap.N., fond 4925, dosar nr. 370/430). Bâzu se reîntoarce pe front și într-o perioadă de patru luni execută 74 de misiuni în care ia parte la 20 de lupte aeriene. Primește mai multe decorații române și germane.

Escadrila 53 Vânătoare se deplasează pe 2 noiembrie la Mamaia, pentru a asigura paza litoralului, punându-se la dispoziția Comandamentului Aero Dobrogea, alături de Flotila de Hidroaviație.

La București, Bâzu este numit pilot șef al companiei LARES!

## MIG-UL

Patru luni mai târziu, pe 20 martie 1942, în intenția SSA de a organiza aeroporturi civile și în teritoriile ocupate, o echipă de tehnicieni se deplasează la Melitopol, în frunte cu comandorul Gh. Gârleanu. Alături de ei și Bâzu Cantacuzino, care adusese delegația cu un Ju-52. În ziua precedentă, spre stupefacția generală, pe Melitopol se pusese cu un MiG-3 un pilot ucrainean dezgustat de Armata Roșie, care a cerut urgent protecție armatei române. Bâzu a văzut MiG-ul de aproape, l-a pipăit, a vrut să-l zboare, însă se pare că a fost refuzat.

Totuși unele documente fotografice îl arată pe Bâzu în cabina MiG-ului, pe aerodromul de la Melitopol.

Istoria cu pilotul ucrainean s-a uitat repede, însă avionul a stârnit un interes imens. Nemții l-au cerut imediat, vrând să-l ducă la un centru de cercetări. SSA s-a opus categoric și au fost aduși de la IAR inginerii Dumitru Frim și Nicolae Florescu, care l-au studiat în amănunt.

În sfârșit, Bâzu are până la urmă ocazia să zboare MiG-ul în liniște, fiind mandatat să îl aducă în țară de la Melitopol. Avionul trebuia să ajungă la Brașov și de acolo în Germania.

Pe 20 iulie 1942, avionul MiG-3 este adus de Bâzu la Tiraspol, urmând ca a doua zi să plece spre București. Bâzu, teribil de suspicios, verifică totul personal. Merge pe jos până la capătul pistei pentru a vedea dacă nu este minată! Verifică benzina cu care a fost alimentat MiG-ul la Tiraspol. Și bine face. În loc de benzină de 87 de octane, avionul a fost alimentat cu benzină auto! Rezervorul este golit și realimentat. Pleacă a doua zi spre București, apoi spre Barșov.

Aici se fotografiază din nou pe aripa avionului sovietic, vopsit acum în culori românești.

Până în iarnă Bâzu zboară din nou pentru LARES. În timpul unei curse spre Atena descoperă o organizație care se ocupa cu contrabanda de devize și care opera în Grecia și România. Face nu mai puțin de 45 de transporturi cu Ju-52, pentru Grupul Aerotransport, în zona de operații, pe front.

Sfârșitul lui 1942. La Stalingrad se strânge lațul. Pe litoralul românesc al Mării Negre toamna târzie este călduță. Timp de zece zile, Constantin Cantacuzino este concentrat pe poligonul de la Mamaia pentru a efectua trageri pe Bf-109E. Se îndrăgostește repede de avion și în cinci ședințe adună 37 de lovituri în plin. Miroase din nou a cordită și departe, în Rusia atât de ostilă, stat-majoriștii Axei fac noi planuri de atac. A doua campanie din Răsărit este pe cale să izbucnească.

*MiG-ul 3 fotografiat la Tiraspol.*

# ȘASE ZILE DE RĂZBOI

## 1967

**Iulian Robănescu**

**În iunie acest an s-au împlinit 35 de ani de la izbucnirea în Orientul Mijlociu a Războiului de Șase Zile, un conflict scurt și deosebit de violent izbucnit între israelieni și arabi și soldat cu umilitoarea înfrângere a celor din urmă. Urmările acestui conflict se simt și astăzi, Israelul ocupând încă teritorii dobândite în 1967 prin luptă, iar arabii revendicând controlul asupra Orașului Sfânt, pe care l-au pierdut în urmă cu 35 de ani.**

### O mie de ore de diplomație pentru o sută de ore de război

Premierul Levy Eshkol dormea dus când, într-o frumoasă noapte de mai a anului 1967, a fost trezit fiindcă în anticameră îl aștepta agitat și revoltat Ciuvahin, ambasadorul Uniunii Sovietice la Tel-Aviv.

Sovieticul fusese împuternicit ca, indiferent de oră, să-i comunice primului-ministru israelian că URSS-ul „nu va tolera ocuparea Siriei de către Israel" și că acesta trebuie să-și retragă trupele masate la graniță.

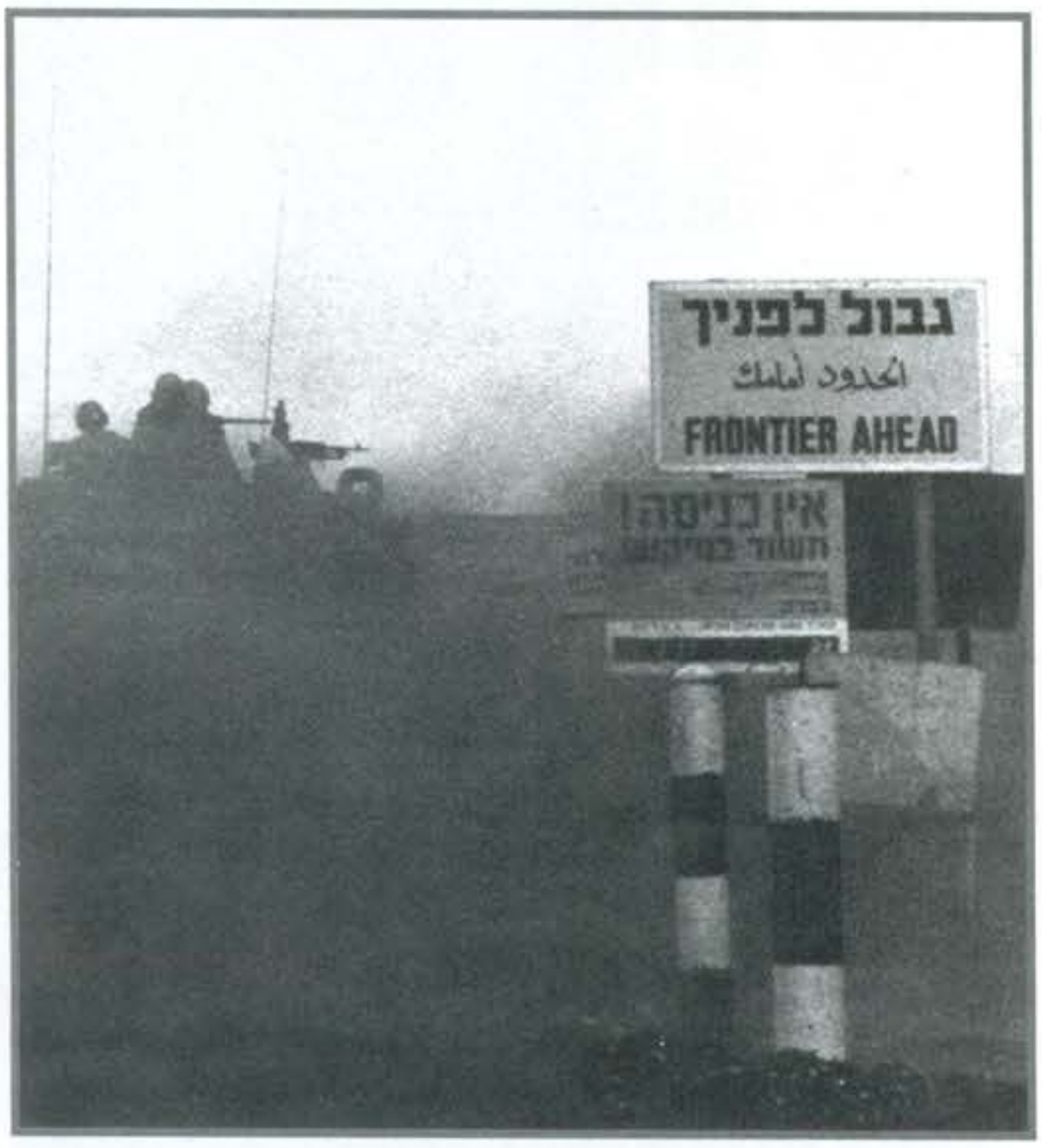
Ca orice om luat din așternut, Eshkol a avut un frison de-o clipă, dar nici măcar nu l-a mai contrazis pe ambasador. Nu era prima dată când Ciuvahin dădea buzna peste el cu astfel de solicitări imperative. De data aceasta, israelianul l-a invitat pur și simplu pe sovietic să meargă cu el pe frontieră și să se convingă cu proprii ochi de contrariu.

Evident, ambasadorul a dat înapoi. El n-avea ordin să descopere vreun adevăr ci doar să-i irite pe evrei și să-i intoxice pe egipteni. În fapt vizitele sale intempestive făceau parte dintr-un plan de neînțeles, dar bine pus la punct de către Moscova, prin care se urmărea declanșarea unui nou conflict armat arabo-israelian.

Eforturile Kremlinului de a-și întări influența în regiune nu reprezentau o noutate. "Intenția conducătorilor ruși de a domina Orientul Mijlociu e veche. Au avut-o și țarii, o au și bolșevicii", afirmse deja președintele Eisenhower în discursul său despre situația din regiune, ținut în fața Congresului Statelor Unite la 5 ianuarie 1957.

„Doctrina Eisenhower"aprecia că interesul sovieticilor față de Orientul Mijlociu este pe cât de neînțeles pe atât de periculos

*În timpul realimentării, tanchiștii israelieni ies din blindate pentru a se desmorți, după o zi de calvar. (Associated Press)*




*Tancurile israelite intră cu motoarele ambalate în Fâșia Gaza.*

pentru Lumea Liberă, neavând resort economic: în anul 1955 doar un procent din traficul maritim sovietic trecuse prin Canalul de Suez, iar toată lumea știa că Rusia exportă din belșug petrol.

În epocă, intențiile cuprinse în discursul Kremlinului privind impunerea cu orice preț a comunismul pe mapamond, fuseseră deja transpuse în realitate în Ungaria unde, dată fiind situația din Europa, spiritul Yaltei funcționase însă implacabil.

Orientul Mijlociu era însă cu totul altceva.

Președintele Eisenhower sublinia chiar hotărârea administrației sale de a nu le permite sovieticilor vreun major câștig de influență în regiune, de data aceasta chiar cu prețul implicării militare americane.

Mai mult, cu fascinația-i dovedită pentru conceptul de cruciadă, „Ike" nu uitase să sublinieze că: „ar fi intolerabil ca Locurile Sfinte din Orientul Mijlociu să fie conduse de o putere care glorifică materialismul ateu" și care în egală măsură ar amenința cele trei mari religii ale regiunii, „islamică, creștină și mozaică" (sic!).

## Casus Belli

Vremurile lui Godefroy de Buillon și Richard Inimă de Leu se regăseau și în evocările arabilor, dar numai în măsura în care statul evreu era un altfel de stat cruciat, sortit la rându-i dispariției.

În același timp, bântuită mai degrabă de orientările gregar-populiste decât de cele materialist-științifice promovate în regiune de către Moscova, lumea arabă își potența ostilitatea față de Israel privindu-l ca pe un produs artificial al sionismului mondial, teritoriu al profitului și promovării modului de viață occidental.

De zece ani, liderul de necontestat al curentului anti-israelian din lumea arabă era colonelul Gamal Abdel Nasser. Președinte al Egiptului și în același timp al experimentului denumit Republica Arabă Unită, un stat-clește format împreună cu Siria și între ale cărui fălci se găsea tânărul stat evreu, acesta nu se sfiia să declare la 26 martie 1964 că „Israelul este un pericol prin el însuși", iar la 8 martie anul următor că arabii nu vor intra într-o Palestină cu solul acoperit de nisip ci „într-o Palestină al cărei pământ va fi îmbibat cu sânge"

Ranchiuna era explicabilă: dincolo de toate, evreii îi umiliseră pe egipteni în 1956 ocupând Sinai-ul, iar din Fâșia Gaza se retrăseseră abia în 1957 și numai după ce obținuseră garanții privind circulația liberă prin Strâmtoarea Tiran.

De atunci, în peninsulă, o forță de pace a ONU, UNEF (UN Emergency Force), de numai 3400 de oameni, menținea un precar status-quo.

În 1967, Nasser se afla însă într-o periculoasă pierdere de autoritate: alianța cu Siria din cadrul RAU nu funcționa cum trebuie. Prestigiul său și al întregului Egipt se deteriora continuu și de pe urma implicării în războiul din Yemen și, în plus, Nasser era în pragul ruperii relațiilor diplomatice cu Arabia Saudită. În același timp egipteanul avea dificultăți de comunicare cu Marocul și Tunisia, iar pe Hussein al Iordaniei îl făcuse la 1 mai 1967 „agent și sclav al imperialismului"!

Nasser avea relații la fel de proaste și cu Occidentul.

Într-o vreme când în jurul URSS se constituia un „cordon sanitar" format din NATO în Europa, Pactul de la Bagdad în Orientul Mijlociu și ASEAN în Asia de Sud-Est, conflictogenul președinte arab preluase prin forță controlul asupra Canalului de Suez, confirmându-le occidentalilor suspiciunile asupra sa.

Mai rău, după stingerea crizei din 1956, Nasser ajunsese la concluzia total greșită că i-ar putea nimici pe evrei sub oblăduirea Casei Albe...

În cele din urmă colonelul a nimerit în plasa întinsă de sovietici prin așa-zisa achiziționare de către Egipt a unor importante cantități de tehnică militară cehoslovacă.

Totuși, în viziunea Kremlinului, președintele egiptean devenise letargic și suficient în problema raporturilor lumii arabe cu Israelul.

Încet, dar ferm, agenții de influență ai Moscovei încep să-l intoxice cu informații privind un iminent atac israelian împotriva Siriei.

Raționamentul lor pornea de la faptul că de mai mulți ani tensiunea dintre cele două țări se menținea la cote ridicate. Între Israel și Siria exista o dispută surdă în privința surselor de apă dulce, care degenera din când în când în lupte aeriene sau bombardamente de artilerie. Chiar în acel an, la 7 aprilie, avioanele Mirage III israeliene doborâseră 6 MiG-uri 21 siriene!

Nici unul dintre aceste evenimente nu avuseseră însă darul de a-l înfuria suficient pe Nasser astfel încât acesta să treacă la acțiuni hotărâte. Astfel stând lucrurile, sovieticilor nu le-a mai rămas altceva de făcut decât să-l împingă de la spate. Zis și făcut.

O foarte credibilă delegație parlamentară îi trântește însă la 13 mai 1967 o uriașă minciună: Israelul va ataca Siria în 17 ale lunii în curs, având deja concentrate în acest scop între 11 și 13 brigăzi la granița cu „aripa siriană" a RAU. În

*Colonelul Gamal Abdel Nasser în timpul unei festivități, la Cairo.*

*Vautour IIA cu nr. 13 din Aviația de Sud, sosit la Ramat David. În cabină Danny Shapira. (A. Crosnier)*

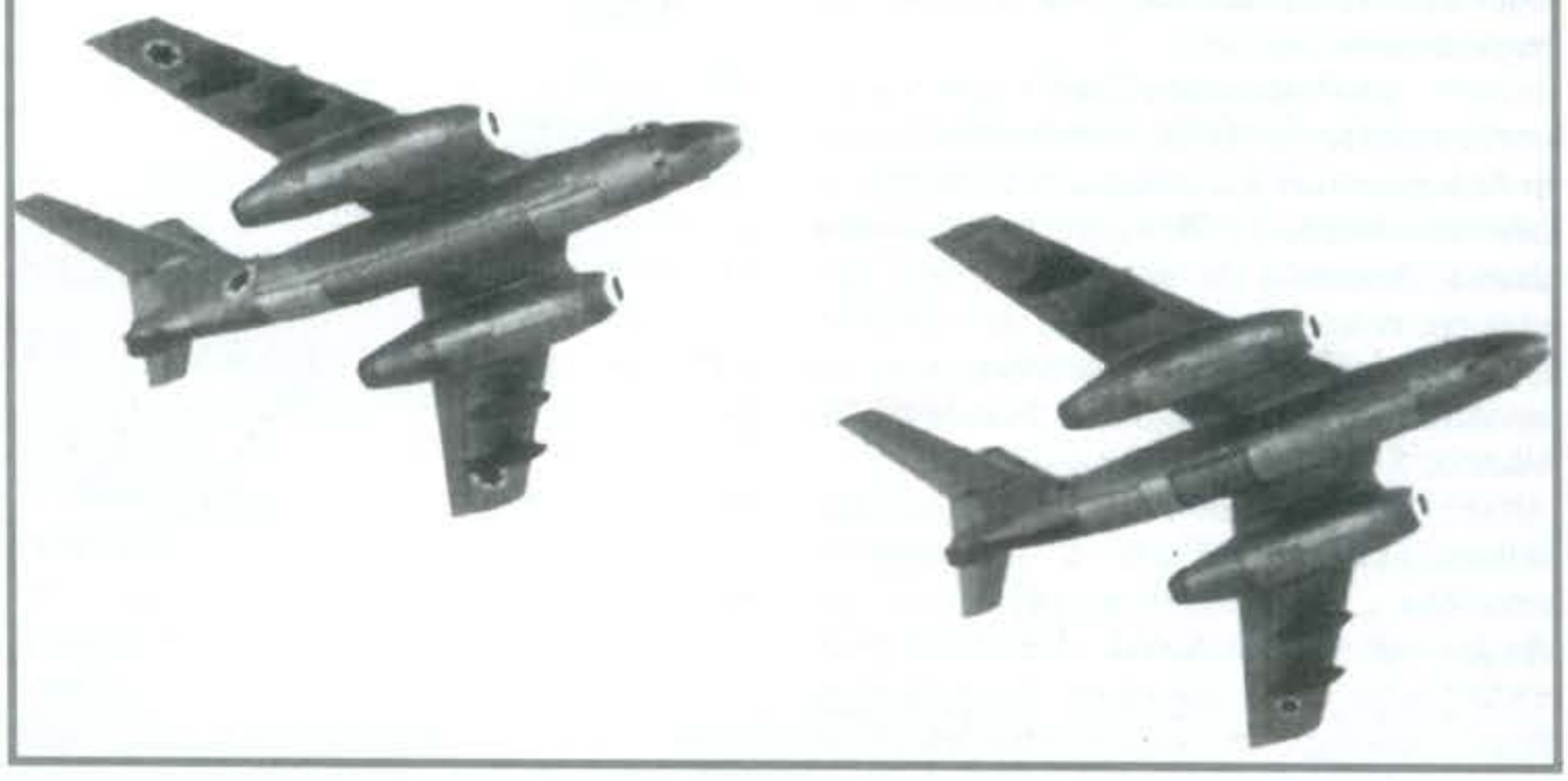
față unei asemenea perspective lui Nasser i-a cedat bunul-simț politico-militar, uitând că, așa cum arătau în mod sistematic rapoartele serviciile sale secrete, pe frontul cu Siria nu era nimic nou.

El ordonă începerea desfășurării de trupe în Sinai, comunicându-i secretarului general ONU U. Thant, la 16 mai, că misiunea UNEF din peninsulă nu-și mai are rostul câtă vreme ea „face jocul Occidentului și al sioniștilor".

În mod inadmisibil, diplomatul birman dispune retragerea imediată a contingentului de căști albastre din peninsulă, fără să ceară acordul Adunării Generale. De altfel, Lordul Douglas Home avea să spună ulterior că războiul ar fi putut fi evitat fără „gafa lui U Thant".

UNEF își va înceta misiunea la 19 mai.

Desfășurarea forțelor egiptene în peninsulă începuse deja în noaptea de 13 spre 14.



*Sus: patrulă de V2A înarmată cu rachete M. 116E. (Alain Crosnier)*
*Jos în stânga: Yitzhak Rabin în vizită la un soldat rănit în Războiul de șase zile. Alături, în uniformă, este Yeshayahu Gavish, șeful Armatei de sud.*

Premierul Eshkol, care deținea în acel timp și portofoliul apărării, avea să primească teribila veste la 15 mai, în plină paradă militară de la șeful Statului Major al Tzeva Haganah Le-Yisrael (Tzahal), Forțele de Apărare Israeliene, Yitzahk Rabin.

În acea zi, Israelul sărbătorea al nouăsprezecelea an al independenței sale.

Eshkol era un politician moderat, înclinat spre negocieri și așteptare, atitudine nu tocmai potrivită în raport cu realitatea imediată.

De ani buni Siria nu înceta să hărțuiască locuitorii din nord-estul Israelului, bombardând cu artileria plasată pe Înălțimile Golan, kibbutz-urile, localitățile riverane și ambarcațiunile de pescuit evreiești din Marea Galileei.

În același timp, incursiunilor teroriste din ce în ce mai frecvente (numărul acestora a crescut de la 35 în 1965 la 37 doar în primele patru luni ale lui 1967), statul evreu le răspundea prin represalii de cele mai multe ori inconsistente și mereu criticate chiar și de către americani.

Mai mult, propaganda arabă devenise deosebit de agresivă în condițiile retragerii UNEF: la 18 mai un post arab lansa chemarea la „războiul total" și „exterminarea existenței sioniste". Presa sovietică, normal, devenise și ea deosebit de vehementă la adresa Israelului.

În consecință, în acele zile evreii erau cu moralul la pământ și numeroase voci cereau demisia lui Eshkol sau cel puțin aducerea la apărare a eroului Campaniei Suezului, Moshe Dayan.

Pe 19 mai Israelul decide mobilizarea parțială deși Eshkol mai spera încă într-o soluționare pașnică a situației create, propunând chiar Knesset-ului, la 22 mai, continuarea politicii de temporizare în speranța salvării păcii.

La 23 mai însă, Gamal Abdel Nasser declară Strâmtoarea Tiran „ape teritoriale egiptene" anunțând că „nici o navă israeliană, niciodată, nu va mai trece pe acolo". Pasul făcut de egiptean spre confruntarea armată era deliberat.

Nasser știa încă din 1956 că blocarea Tiranului se va constitui pentru

Israel într-un *casus belli*: prin apele Golfului Aqaba și prin Strâmtoarea Tiran, statul evreu se aproviziona la un cost minim cu petrol iranian.

Între timp, în Peninsula Sinai se concentraseră 80 000 de soldați și peste 500 de tancuri.

La 26 mai Nasser, declara fără nici un menajament că „bătălia va fi una generală, iar obiectivul nostru de bază este distrugerea Israelului".

La 29 mai premierul Kosîghin pune gaz peste foc, asigurându-l pe ministrul egiptean al apărării, în vizită la Moscova, de întreg sprijinul URSS.

O declarație a la Lawrence al Arabiei, dar a cărei fățărnicie arabii n-o vor sesiza decât atunci când avea să fie prea târziu. Zarurile fuseseră aruncate, iar armata lui Nasser trecuse de mult Suezul.

La Tel-Aviv, premierul Eshkol își trimite la 24 mai ministrul de externe, pe Abba Eban, în Occident, într-o ultimă încercare de a salva pacea.

Misiunea lui Abba Eban era aceea de a reaminti cancelariilor occidentale condițiile în care în 1956 Israelul acceptase să se retragă din Fâșia Gaza și de la Sharm el-Sheikh: garantarea liberei circulații în Golful Aqaba.

Eșecul misiunii a fost total: Occidentul l-a primit pe emisarul lui Eshkol condescendent, dar în același timp pasiv și amnezic. Pilat din Pont s-ar fi răsucit cu siguranță în mormânt dacă n-ar fi fost ars pe rug conform tradiției...

La Paris, Abba Eban a fost dus cu vorba de către de Gaulle, Franța dând înapoi în fața complexității situației și instituind în cele din urmă, la 3 iunie, un embargo asupra exportului de arme către țările din regiune, măsură care lovea în primul rând Israelul, cu aviația dotată preponderent cu avioane de luptă franțuzești Mirage III și Vautour.

La rândul lor, primul-ministru britanic Harold Wilson și președintele american L.B. Johnson au promis că vor sprijini reluarea traficului comercial prin Strâmtoarea Tiran, dar că va mai dura ceva timp, fiindcă pentru măsuri concrete, mai ales militare, trebuie convinse Congresul SUA și Parlamentul Majestății Sale.

*Soldați egipteni arătându-și ostentativ armele Kalashnikov, în timpul manevrelor .(Gamma)*

Peste doar câteva zile președintele Johnson va afirma, spre stupefacția israelienilor că America va fi „neutră în gând, vorbă și faptă" iar „Israelul va fi singur dacă așa va decide el".

La rândul său, Consiliul de Securitate al ONU n-a ajuns nici el la vreo concluzie până la izbucnirea ostilităților.

Intre timp criza politică din Israel se accentuează. Sub presiunea opiniei publice, Levy Eshkol acceptă în ultima zi a lunii mai 1967 formarea unui guvern de unitate națională, predând portofoliul apărării generalului Moshe Dayan.

**"Oare noi, puțini, vom putea să ne războim cu atâta mulțime?"**

*Macabei 3. (17)*

În noaptea de 4 spre 5 iunie, i-a venit rândul președintelui SUA Lyndon B. Johnson să fie trezit din somn:

"E război între Israel și arabi, dar nu se știe nici cum a început și nici cine-i mai tare!". Levantul fierbea cu un avans de câteva ore față de filtrele de cafea de la Casa Albă.

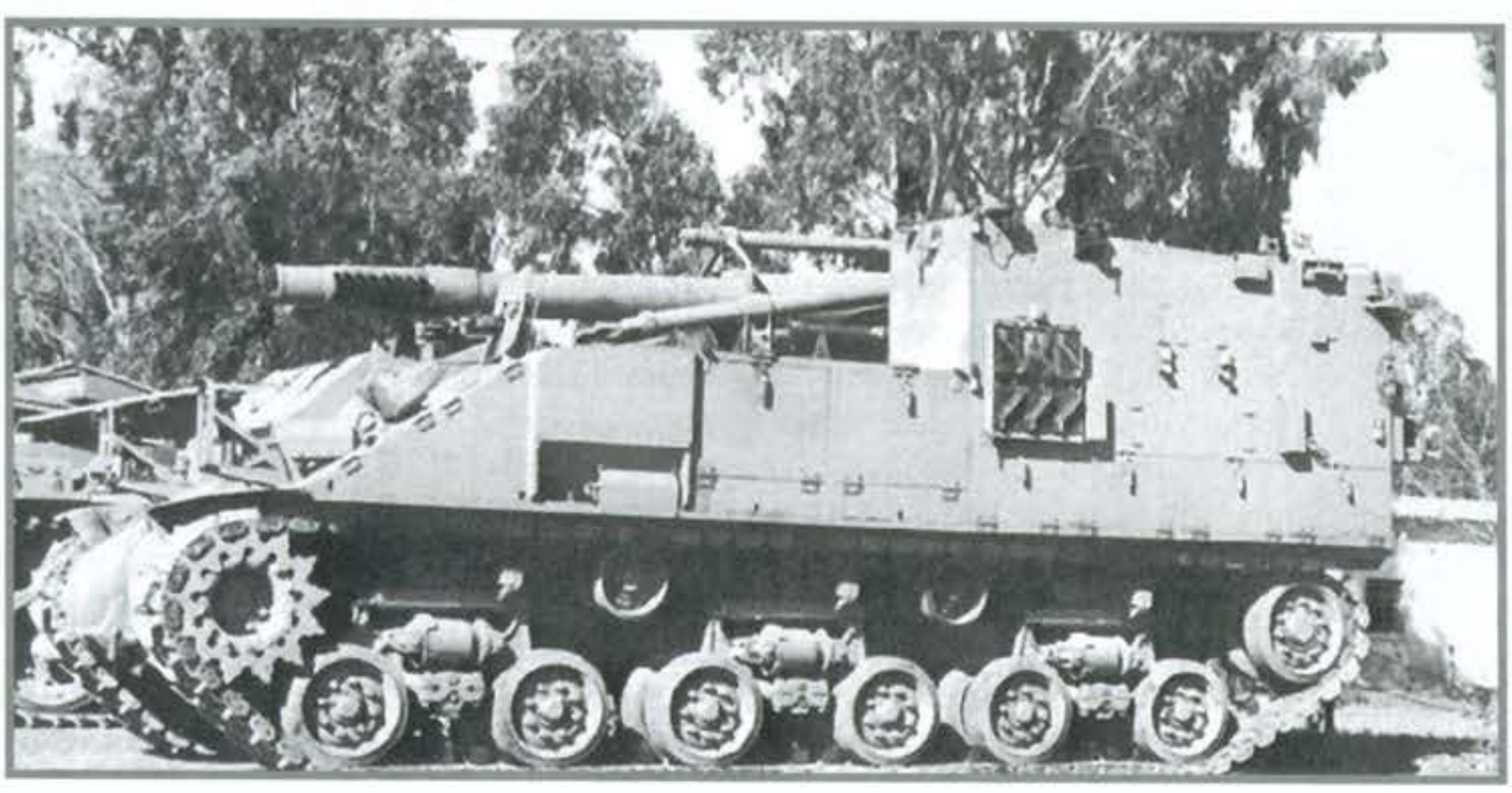
Președintele Johnson l-a sunat imediat pe Brejnev spunându-i că SUA n-are de gând să intervină, dând în același timp ordin ca navele Flotei a VI-a să se îndrepte spre Est.

Moscova și-a amânat exprimarea propriului punct de vedere. Informațiile primite la Kremlin vorbeau despre degringolada armatei israeliene și iminenta victorie a coaliției arabe. Trebuia un răspuns cântărit.

"Tel-Aviv-ul arde!" anunța un comunicat sirian...

De fapt, în primele ore ale zilei de 5 iunie prea puțini erau cei în măsură să cunoască adevărul: rușii primeau de la arabi o mulțime de informații dintre care multe

*Autotun M-50 israelian. (I.R.)*



*Super Mystere B2 israelian în adăpost. (T.G.)*

erau simple speculații exaltate.

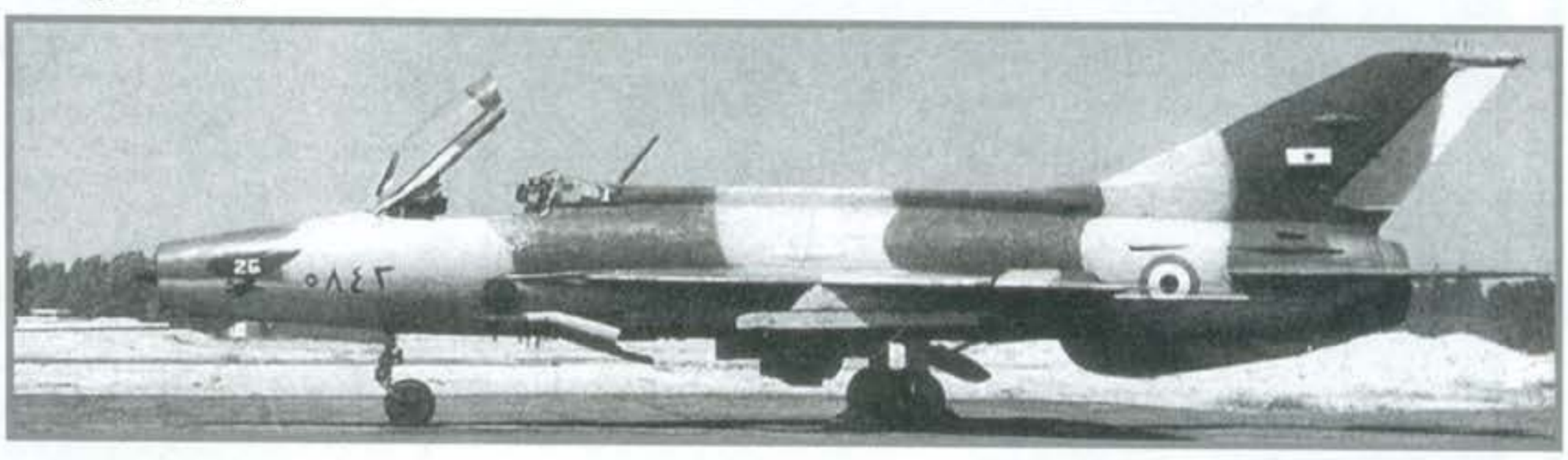
Nasser avea să afle abia spre seară că nu mai are aviație și când va ști n-o va spune nimănui, mai ales iordanienilor, iar israelianul de rând nu putea să nu-și amintească punctul de vedere al fostului prim-ministru David Ben-Gurion, obsedant repetat în ultimul timp: "e vai de capul nostru, într-așa o situație suntem!".

Lipsiți la rândul lor de informații coerente, americanii aveau să-și activeze recunoașterea aeriană strategică trimițând în același timp în direcția țărmului mediteraneean al Peninsulei Sinai nava de supraveghere electronică USS „Liberty". O navă de un miliard de dolari!

În acest nou război, Sinaiul era iarăși principalul teatru de operații. Evy Eshkol stabilise el însuși prioritățile defensive ale Israelului cu doar câteva zile înainte de instalarea lui Dayan la apărare: din punctul său de vedere, pentru securitatea statului evreu, înaintarea egiptenilor în Sinai era mult mai periculoasă decât blocada Strâmtorii Tiran.

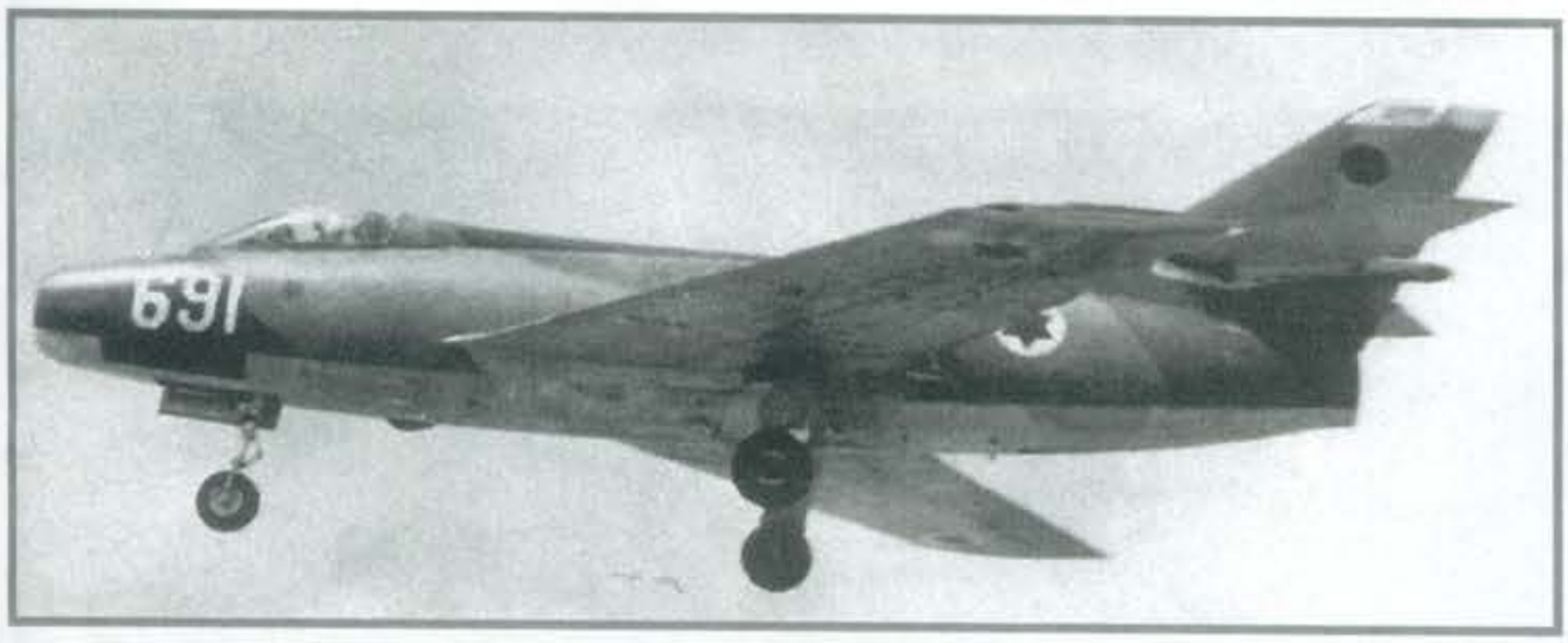
Și de data aceasta coloana vertebrală a coaliției antiisraeliene era formată din Egipt și Siria, în primul rând, între aceste două state arabe unite existând din noiembrie 1966 un pact de asistență militară reciprocă („dă în tine, dă în mine") cu valabilitate de cinci ani.

La 31 mai 1967, la Cairo sosește în mod cu totul neașteptat regele Hussein al Iordaniei, punându-și armata la dispoziția și sub comanda egiptenilor, în ciuda faptului că israelienii îi dăduseră garanții ferme suveranului hașemit privind lipsa oricărei intenții de a-i ataca vreodată țara.



*Un MiG-21 F-13 egiptean. (I.R.)*

La 4 iunie coaliției i se alătură și Irakul, iar în următoarele zile, pe teritoriul Iordaniei se concentrează contingente irakiene, kuweitiene și saudite. Alte efective sosesc din Algeria și Sudan. În aviația iordaniană apar voluntari pakistanezi.



*AMD Mystere IVA israelian. (AFM)*

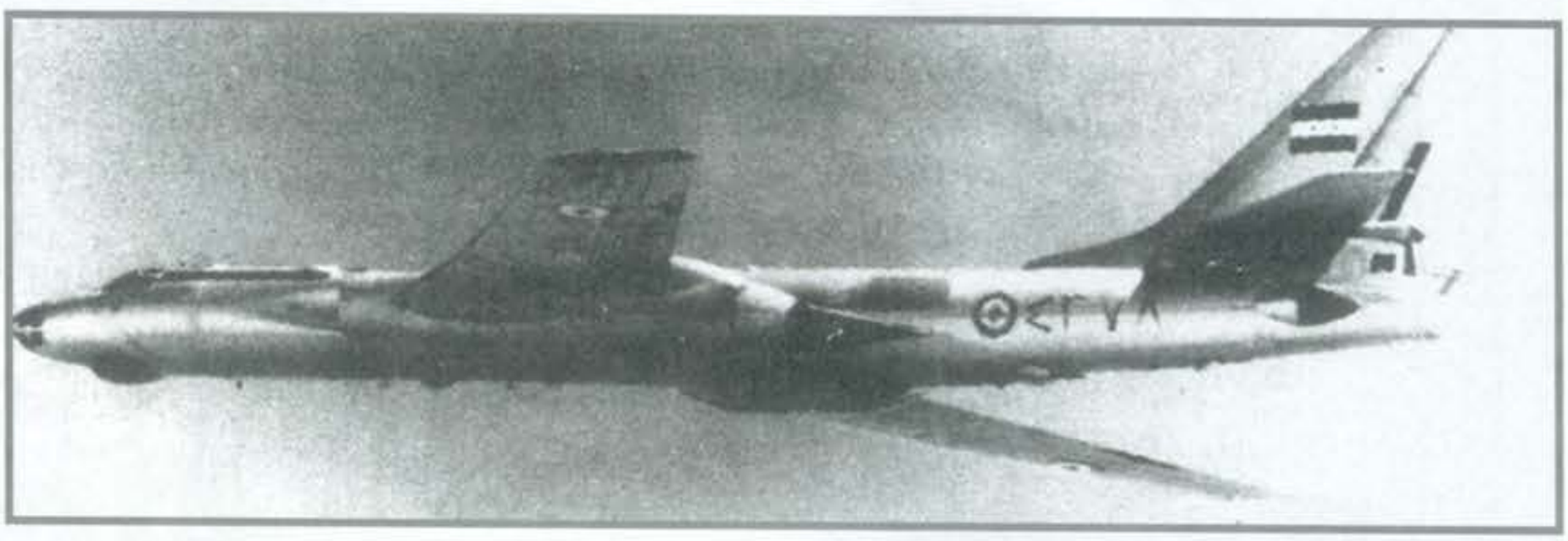
Astfel structurată, coaliția antiisraeliană însuma 465 000 de combatanți, 2 880 de tancuri și 810 avioane de luptă. Dintre acestea din urmă 522 de avioane de luptă, 77 de bombardiere și 106 avioane de transport aparțineau Republicii Arabe Unite.

Tehnica de luptă era în covârșitoare majoritate de fabricație sovietică (cehă): avioanele de vânătoare erau MiG-uri 21, 19, 17 și 15, bombardierele Il-28 și Tu-16, elicopterele Mi-6 și ca avioane de transport An-10. În Sinai, Egiptul avea 4 baze aeriene care se aflau la șapte (!) minute de zbor de Tel-Aviv.

Avioanelor egiptene li se adăugau 50 de avioane siriene și 20 de avioane iordaniene. Tancurile arabilor erau în principal T-54 și T-55, cu blindaj superior celui al tancurilor israeliene. Siria și Egiptul aveau la un loc 2 000 de tancuri și autotunuri, 2 100 de blindate ușoare, 2 600 de piese de artilerie de diferite calibre precum și 28 de baterii de rachete sol-aer SA-2.

În cazul unei mobilizări totale, efectivele Tzahal puteau ajunge la maxim 300 000 de combatanți, armata de uscat fiind formată din 23 de brigăzi de infanterie, 12 de artilerie și 8 de blindate. Statul evreu dispunea în total de 1 050 de tancuri și autotunuri și alte 1 000 de vehicule blindate, în cea mai mare parte de proveniență americană.

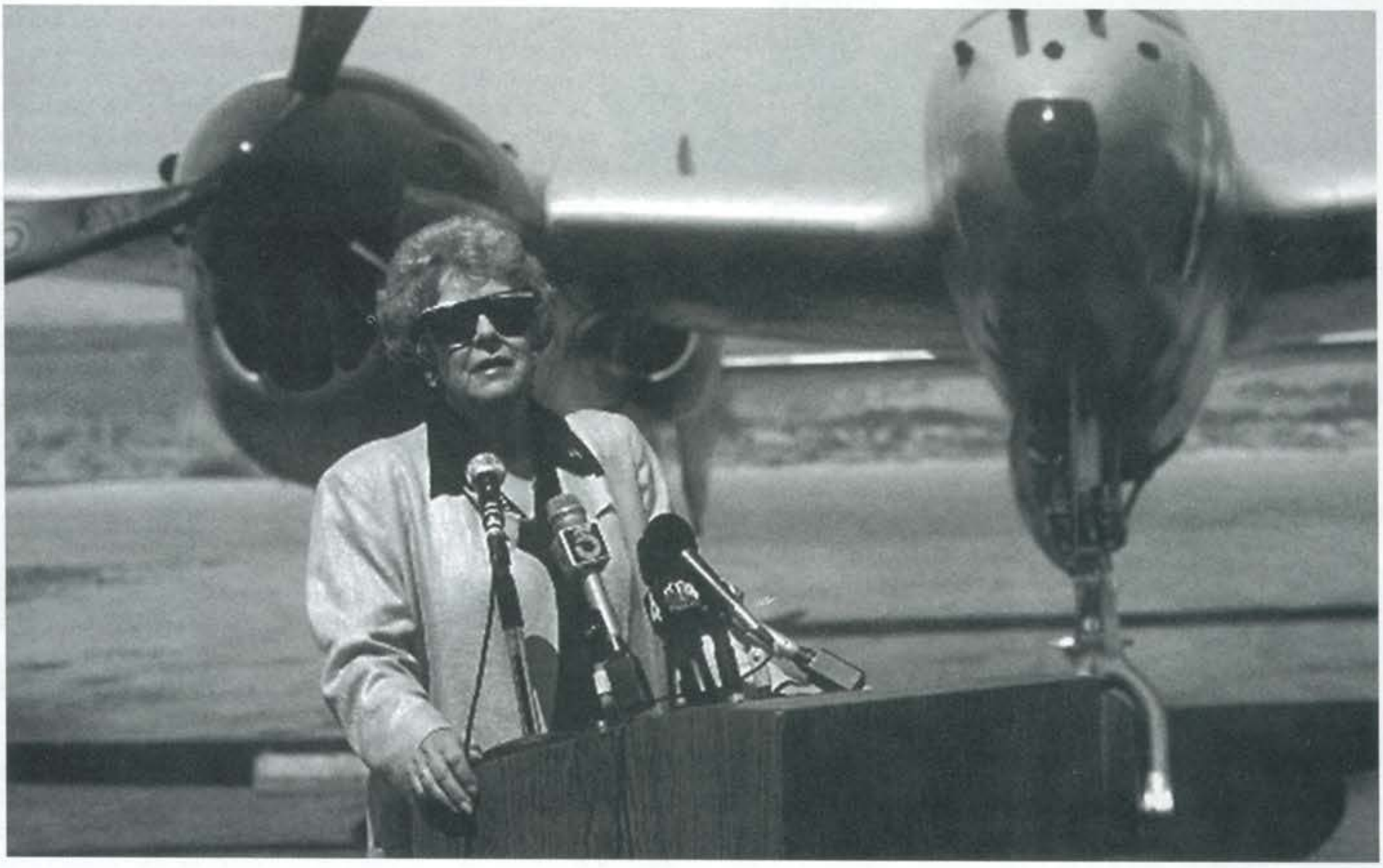
Aviația militară (Heyl Ha'Avir, comandată de Ezer Weizman) avea 200 de avioane de luptă de diferite tipuri construite de Marcel Dassault (Mirage IIICJ *Shahak*-Înger, Super Mystere B2, Mystere IV și 450 Ouragan) 25 de bombardiere bimotoare reactive SO 4050 Vautour V2A și V2N, 60



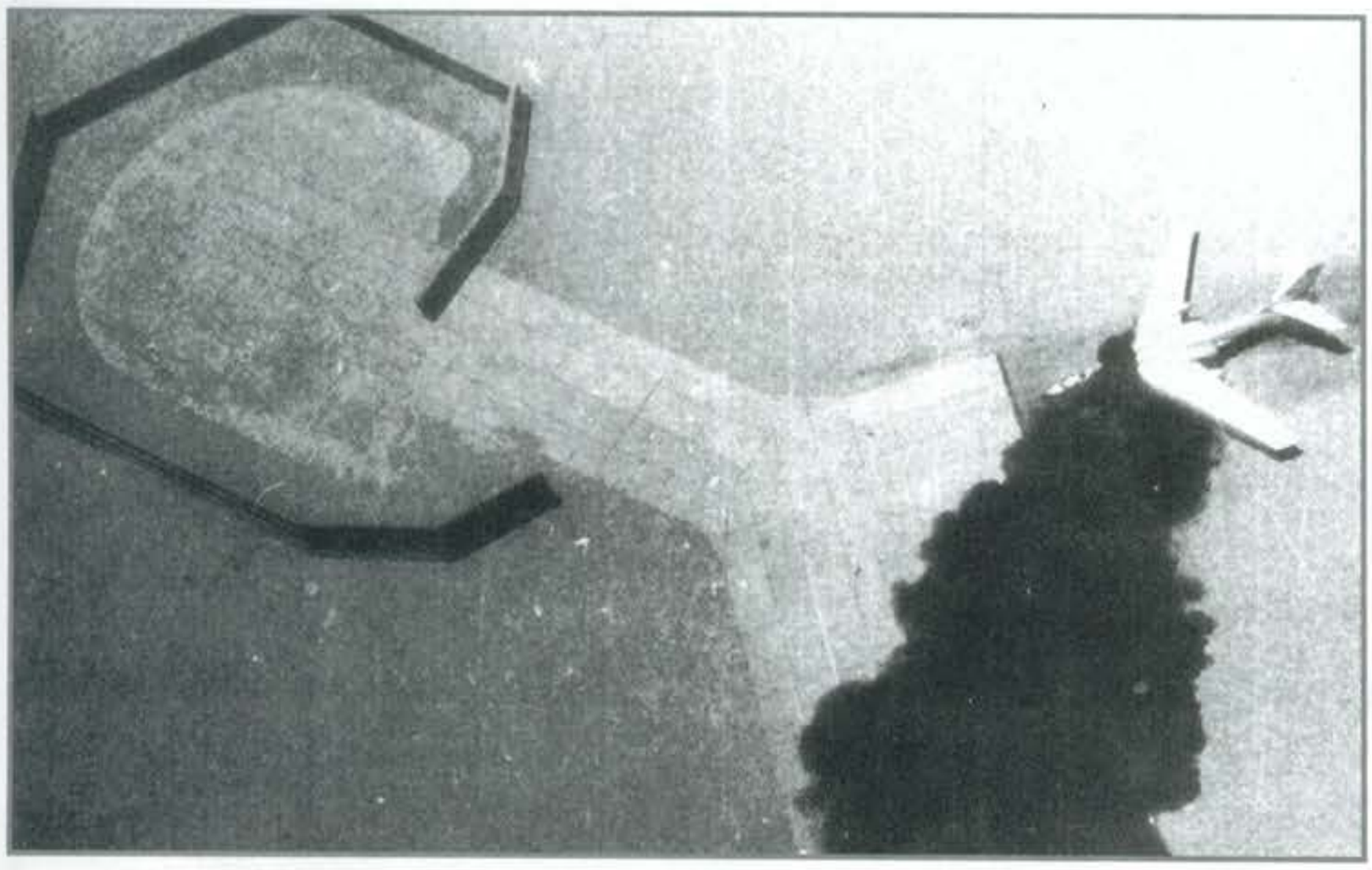
*Tupolev Tu-16 din RAU. (M.R.)*

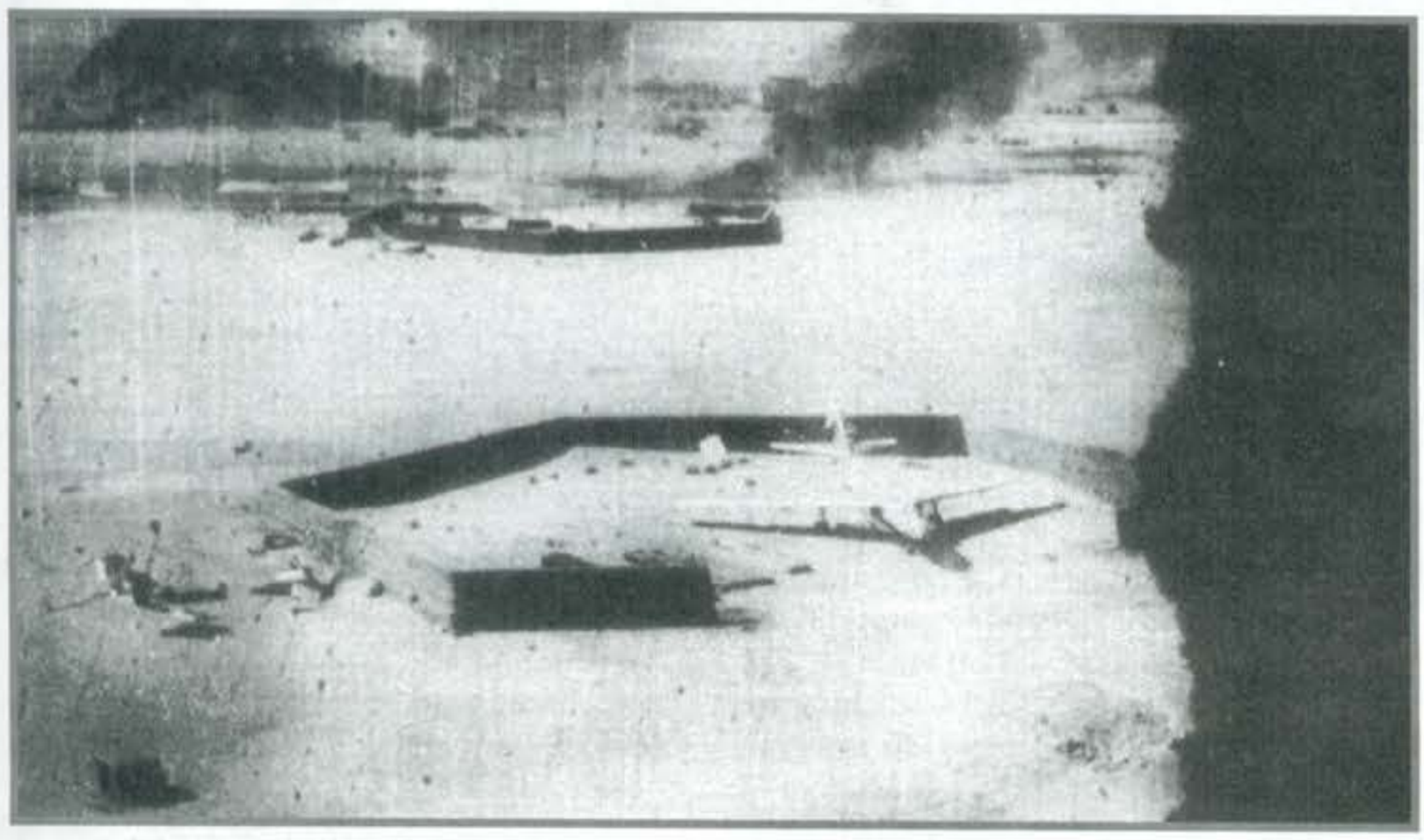
Astfel structurată, coaliția antiisraeliană însuma 465 000 de combatanți, 2 880 de tancuri și 810 avioane de luptă. Dintre acestea din urmă 522 de avioane de luptă, 77 de bombardiere și 106 de avioane de antrenament avansat IAI Zukit (licența Fouga Magister) utilizabile pentru sprijin tactic, 20 de avioane de transport bimotoare clasice Noratlas, câteva Dakota și mai multe zeci de elicoptere de diferite

# arhive foto



*Sus: Marge Bong Drucker ține un speech în timpul mitingului de la Chino Airport pe 17 iunie 1992. (M.R.)*
*Jos: Aceeași locație, aceeași dată, Marge alături de numele ei zugrăvit pe aluminiul Lightning-ului. (M.R.)*





*Sus și jos: două fotografii care arată foarte clar cum ard bombardierele egiptene după atacul din prima zi de război. Tupolev Tu-16 Bagder, considerate obiective strategice au fost incendiate, de Mirage-urile escadrilelor 101 și 119, pe aerodromul din Cairo. (Jets)*

tipuri,cele mai multe fiind Sikorsky S-58, iar cele mai noi, însă doar patru, SA 321 Super Frelon- *Tzira'a* (viespe) .

Cu planul A eșuat și cu arabii postați de jur împrejur cu degetul pe trăgaci, israelienilor nu le mai rămăsese decât aplicarea planului B: lovitura preventivă.

Ea era prevăzută în doctrina militară națională ca ultimă soluție de salvare a statului dacă menținerea păcii prin echilibrul de forțe eșua, ceea ce dădea semne să se întâmple în următoarele zile.

Israelienii erau convinși că succesul unei lovituri de berbece dată prin surprindere Egiptului, ar fi tăiat cheful de luptă al celorlalte țări arabe destrămându-le coaliția și în consecință, ofițerii cu operațiile din Tsahal lucrau la o ipoteză de acest fel de peste doi ani.

Totul urma să înceapă cu un nimicitor atac aerian care urma să distrugă la sol aviația egipteană, lipsindu-i forțele de uscat de orice protecție aeriană.

Împotriva acestora, israelienii ar fi lansat ulterior un atac combinat de blindate și aviație destinat să străpungă liniile de apărare ale inamicului din peninsula Sinai, să le „întoarcă" și să nimicească orice formă de rezistență armată.

Un plan nici original, nici grandios, ci doar unul plin de pragmatism.

Elementul cheie al acestuia îl constituia, desigur, atacul aerian preventiv.

El a fost elaborat în cele mai mici detalii de către colonelul Rati Harlev, fostul comandant al Escadrilei 119, acesta bucurându-se de competenta colaborare a unui ofițer navigator, Rafi Savron, între 1962 și 1965 șef al secției „Atac" din cadrul Departamentului de Operații al aviației israeliene, al cărui comandant era generalul Mordehai Hod.

Construcția teoretică a primit numele de Operațiunea Moked (Focalizare).

În esență, operațiunea consta în atacarea prin surprindere a cât mai multor baze aeriene egiptene, mai întâi printr-un bombardament executat la joasă altitudine și printr-o singură trecere, cu bombe anti-pistă, care să paralizeze avioanele inamice la sol, urmat de mai multe atacuri cu bombe și cu tunurile de bord care să provoace distrugerea unui număr cât mai mare de aeronave inamice.

Pentru realizarea surprinderii, israelienii au avut grijă ca, ridicând în aer în fiecare dimineață și la aceeași oră timp de doi ani un număr mare de avioane, să le creeze arabilor un reflex condiționat, așa cum o mangustă „învață" cobra pe care vrea să o mănânce un program de figuri pe care apoi i le amestecă brusc...

Astfel, iordanienii, care prindeau primii pe radare decolările israelienilor, dădeau alarma. Egiptenii, care aveau avioanele de vânătoare-interceptare fie în aer, fie gata de decolare în cinci minute la capul pistelor, reacționau imediat, dar pentru că nu se întâmpla nimic, reveneau la bazele lor, aparatele de zbor cu rezervoarele goale (un Su-7 în forțaj continuu își consuma gazul în doar opt minute!) și piloții flămânzi.

Parcarea avioanelor în alveolele întărite, verificările tehnice, micul dejun și briefing-ul pentru echipajele din serviciul de zi, creau o breșă de câteva zeci de minute în continuitatea activității bazelor aeriene.

Exact în această fereastră de timp, la 5 iunie 1967, aproximativ la ora 7.45 (8.45 ora Egiptului) avioanele israeliene ale primul val ajungeau în marginea aerodromurilor inamice, zburând la zece metri de sol!

Evident surpinderea a fost totală.

Ca în fiecare zi iordanienii dăduseră alarma, egiptenii decolaseră și, tot ca în fiecare zi, nimic... Numai că, spectrele

*Un Mirage III a căzut pradă unui MiG-21, care l-a incendiat cu tunul. (M.P.)*

*Piloți israeliți de Mirage III se întorc din misune. (Jets)*

de pe ecranele radarelor arabe nu mai erau de data aceasta ceea ce credeau ei a fi, adică avioane Mirage III și Vautour, ci aparate de antrenament IAI Zukit. Aparatele de luptă israeliene aveau să decoleze la câteva clipe după ce la inamic sunase încetarea alarmei.

## Șase zile cât opt ani

În Levant era din nou război. Un război care avea să dureze 132 de ore și 30 de minute.

O rotunjire sentimentală de o oră și jumătate avea să-l înscrie în istoria conflictelor militare sub numele de Războiul de Șase Zile. Iată-le:

### 5 iunie

La ora 7.45 primul val de avioane israeliene atacă simultan mai multe aerodromuri egiptene dintre care cele mai importante erau: El Arish, As Sirr, Bir Gafgafa și Bir Thamad în nordul Sinai-ului, Abu Sueir, Fayid și Kabrit în zona Canalului Suez, ultima asigurând protecția celei mai importante părți a Canalului, Inshas (cea mai importantă pentru protecția obiectivelor din Delta Nilului, pe care se afla dislocată Brigada de intercepție dotată cu avioane MiG-21) și Cairo West pe care se găsea Brigada 65 aeriană înzestrată cu bombardiere Tu-16, cele ale Escadrilei 95 fiind echipate cu rachete „Kemel". Israelienii aruncă în luptă toate avioanele disponibile, 196, păstrând pentru apărarea propriului spațiu aerian doar 12 supersonice SMB2 Sambad, aparținând Escadrilei 105 Ha'akrav (Scorpion).

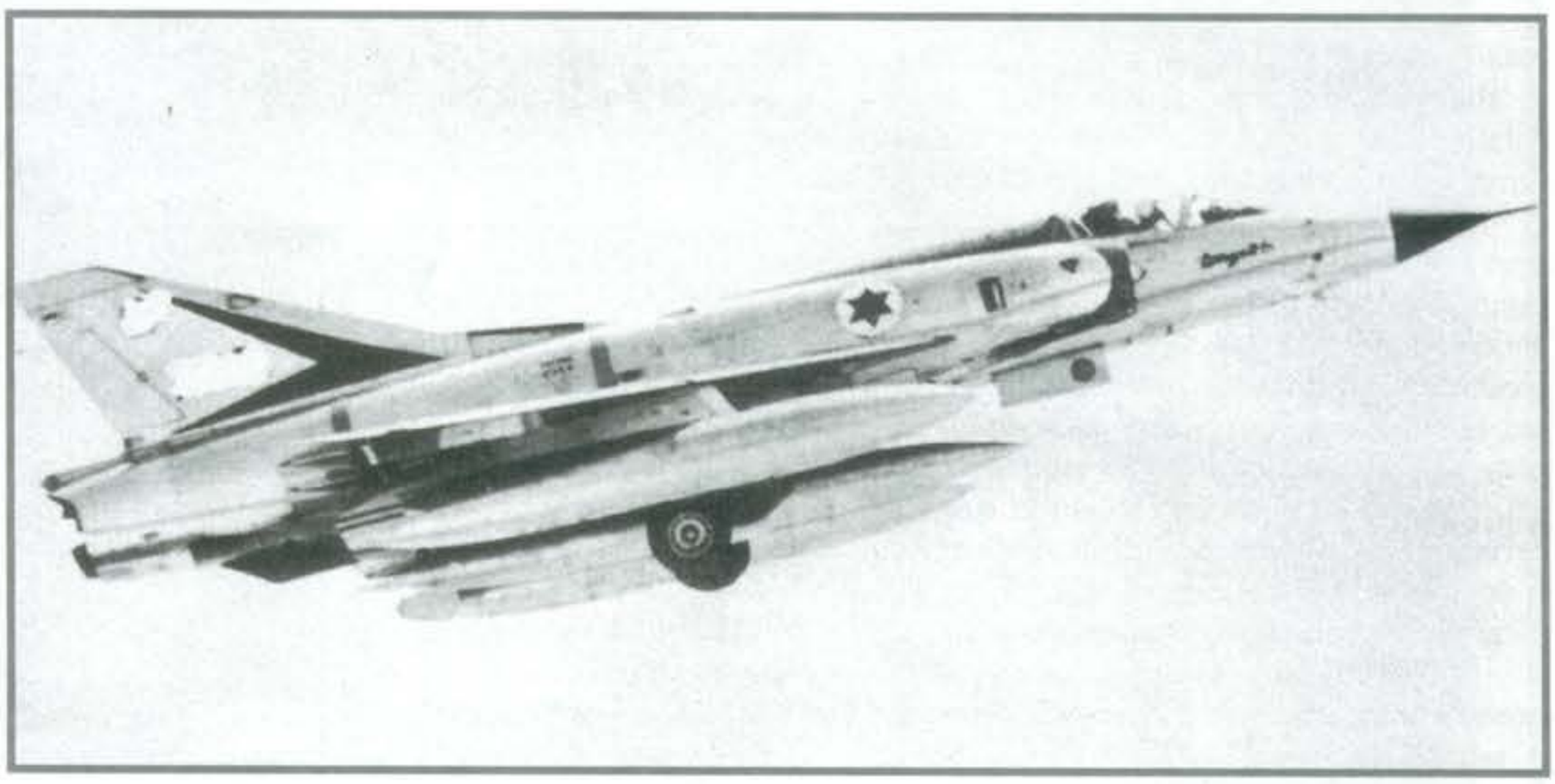
Sunt distruse la sol 140 de avioane de luptă egiptene. Evreii pierd 10 avioane. Dintre acestea, două SMB2, un Vautour și un Mirage IIICJ sunt doborâte în lupte aeriene. Cinci piloți sunt uciși, alți doi sunt făcuți prizonieri, iar trei sunt recuperați. În atacul asupra bazei Inchas avionul SMB2 al maiorului-aviator Dan Angel din Escadrila 105 este lovit de a.a. cu bombele încă acroșate, explodând în plin zbor.

La Helwan, este distrusă uzina de avioane și toate aparatele fabricate până atunci, frumos aliniate pe pistă.

Aharon „Yalo" Shavit, comandantul Escadrilei 105 este la rândul său lovit. SMB2-ul său i-a foc, Shavit izbutind să-l aducă totuși acasă, la Hatzor.

La ora 8, avioanele Zukit, care își încheiaseră cu puțin timp în urmă misiunea de înșelare a supravegherii radar inamice atacă instalațiile de radiolocație și bateriile antiaeriene care-și trădaseră ampla-

*Mirage IIICJJ din escadrila 119 în plină decolare. Are două rezervoare suplimentare de 1 300 de litri. Săgeata de pe coadă este semnul distinctiv al unității. (Jets)*



*Un MiG-17F și un Mirage IIICJ zburând aripă la aripă. Adversari pe cerul Orientului Mijlociu, în această fotografie ele zboară deasupra teritoriului israelian. Pilotul MiG-ului a dezertat și avionul rusesc este evaluat de specialiștii israeliți. (Jets)*

samentele intervenind în cursul primului atac.

La 9.34 începe atacul celui de al doilea val de avioane. Israelienii execută 164 de ieșiri-avion în 94 de minute. Alte 107 avioane egiptene sunt distruse la sol. Pentru prima dată sunt atacate bazele aeriane de la Luxor și Hurghada, pe cursul superior al Nilului, de către avioanele Vautour ale Escadrilei 110 (Ramat David), ajunse la obiective în urma unui zbor efectuat la mare altitudine. Fără să întâmpine nici un fel de opoziție, nici măcar din partea antiaerienei, israelienii distrug la sol opt Tu-16 și opt An-12, oferindu-și și răgazul de a face o ședință de fotografiere pentru evaluarea rezultatelor. Avioanele scăpate din atac sunt dislocate mai la sud, pe Ras Banas, la granița cu Sudanul.

La 11.50 vine riposta arabă: mai multe baze aeriene israeliene sunt atacate de avioane siriene, iordaniene și irakiene. Sunt lovite de asemenea rafinăriile de petrol de lângă Haifa și barajul Deganya de pe Iordan, dar fără rezultate deosebite. Iordanienii atacă aerodromul Natanya cu avioane Hawker Hunter în trei rânduri, fără să aibă pierderi.

La rândul lor trei egipteni, Qadri al-Hamid (MiG 21PF), Muhammad Ali Khamis (Su 7) și Nabil Shoarky (MiG 21 FL) doboară fiecare câte un avion israelian, respectiv un Super Mystere și două Mirage IIICJ.

La 12.15 avioanele valului trei atacă aerodromuri din Siria, Iordania și Irak. Bazele aeriene iordaniene de la Amman și Mafraq sunt puternic lovite. 20 de avioane Hawker Hunter sunt distruse la sol. Restul aparatelor iordaniene sunt retrase în Irak. În timpul atacului asupra bazei Mafrak israelienii pierd două avioane: un Ouragan din Escadrila 107, doborât de o rachetă Hawk trasă de apărarea antiaeriană a uzinei nucleare israeliene de la Dimona și un Mystere IV din Escadrila 109, doborât de un Hunter. Alte două avioane sunt pierdute în atacul asupra bazei siriene de la Dumier, doborâte de antiaeriană. Unul dintre piloți, Dan Sigri, a fost linșat de civili, iar celălalt, Hanayah Boleh a fost luat prizonier.

Libanul intră și el în luptă, pentru cinci minute: un Hawker Hunter libanez aruncă o bombă în Marea Galileei înainte de a fi doborât.

La 15.30 încep confruntările trupelor de uscat: Iordania deschide focul împotriva trupelor israeliene de-a lungul întregii linii de armistițiu și bombardează cu violență Ierusalimul de Vest. Evreii fuseseră însă preveniți de către generalul Odd Bull, șeful de Stat Major al forței UNTSO, de fapt o grupare întărită de observatori ONU. Israelul nu dorea o confruntare cu Iordania chiar dacă, punând stăpânire pe Ierusalimul de Est (Orașul Vechi) iordanienii interziseseră accesul evreilor la Zidul Plângerilor, dinamitaseră sinagogile și placaseră closetele publice cu pietre tombale evreiești.

Generalii Tzahal-ului le propuseseră chiar iordanienilor să tragă o salvă de onoare, ca arabi ce sunt, la care artileria israeliană n-ar fi ripostat.

Iordanienii însă, atacă și ocupă C.G. al UNTSO provocând o contraofensivă israeliană în direcția Orașului Vechi. Ea va dura două zile, fără încetare. Israelienii vor înregistra pierderi deosebit de grele, înaintarea parașutiștilor nefiind sprijinită de artilerie pentru a nu produce distrugeri monumentelor istorice. Regimentul Ierusalim ocupă Armon Hanatziv în sudul Orașului Sfânt. Sediul UNTSO este curățat de iordanieni la 15.35.

Două ore mai târziu avioane IAI Zukit atacă trupele iordaniene în marș spre Ierusalim provocându-le pierderi foarte grele datorită lipsei de acoperire aeriană, promisă de Nasser, dar imposibil de realizat cu

*Tanc israelian executând foc de baraj.*

*Sus: în cadrul contractului de achiziționare a avioanelor Dassault Super Mystere B2, israelienii s-au obligat să asigure și reparațiile aparatelor franțuzești de același tip. Acestea era vopsite în culorile de camuflaj standard pentru aviația israeliană și multe dintre ele au fost surprinse de evenimente pe aerodromurile din Israel. Exemplarul din fotografie este unul dintre acestea.*
*Jos: un elicopter Super Frelon cu numărul 104, primul dintr-o serie de cinci livrate pe 18 aprilie*

puținele avioane rămase Egiptului.

La 16.00 un al patrulea val israelian este concentrat asupra bazelor aeriene siriene. Asul-așilor israelieni ai campaniei din iunie 1967, Gior Rom (pe Mirage IIICJ) din Escadrila 119, obține încă una dintre cele cinci victorii aeriene ale sale, doborând un MiG-21 sirian pe lângă cele două egiptene distruse în cursul dimineții. Israelienii pierd la rândul lor alte trei avioane și doi dintre piloți, victime ale antiaerienei siriene.

La 18.00 avioane Vautour atacă Ras Banas distrugând ultimele bombardiere. Pentru a atinge acest obiectiv deosebit de îndepărtat (1200 de kilometri), bimotoarele Vautour au zburat și la dus și la întors doar cu câte un singur motor și la viteză mică, reducând de trei ori consumul de gaz!

La 18.30 trupe din divizia comandată de generalul Avraham Yaffe ocupă Bir a-Lahfan. În Fâșia Gaza este ocupată Rafah. Simultan, 450 de parașutiști sunt desantați de elicoptere S-58 în spatele liniilor egiptene atacând cu succes Umm Katef.

La 19.30, dînd măsura reală a unui spațiu în care Moise se învârtise jumătate de veac, obuziere iordaniene cu bătaie lungă bombardează Tel-Aviv.

*CM 170 Magister "184" în muzeul de la Hatzerim. (EA Sloot)*

## 6 iunie

La 1.00 aviația israeliană atacă trupele iordaniene. Peste zi, avioanele Zukit vor distruge 50 de tancuri iordaniene și alte 70 de blindate.

La 6.00 aviația israelină atacă pozițiile artileriei siriene și convoaie de aprovizionare.

La 6.15 trupele terestre israeliene ocupă Colina Pulberăriei. Este ocupat Latrun.

La 6.30 aviația israeliană sprijină înaintarea forțelor de uscat în Sinai, la El Arish/Jebel Libni și Abn Ageileh/Kseimeh. Alte misiuni de atac la sol sunt executate în Fâșia Gaza, la Rafah și Umm Katef. Pierderile aviației israeliene sunt de șapte avioane doborâte și șase piloți morți.

*Un MiG-17 sirian, în cadrul unei expoziții în aer liber.*

Oded Sagee (pe Mirage IIICJ), obține două dintre cele patru victorii ale sale din campanie, doborând un MiG-19 egiptean și un Su-7 sirian.

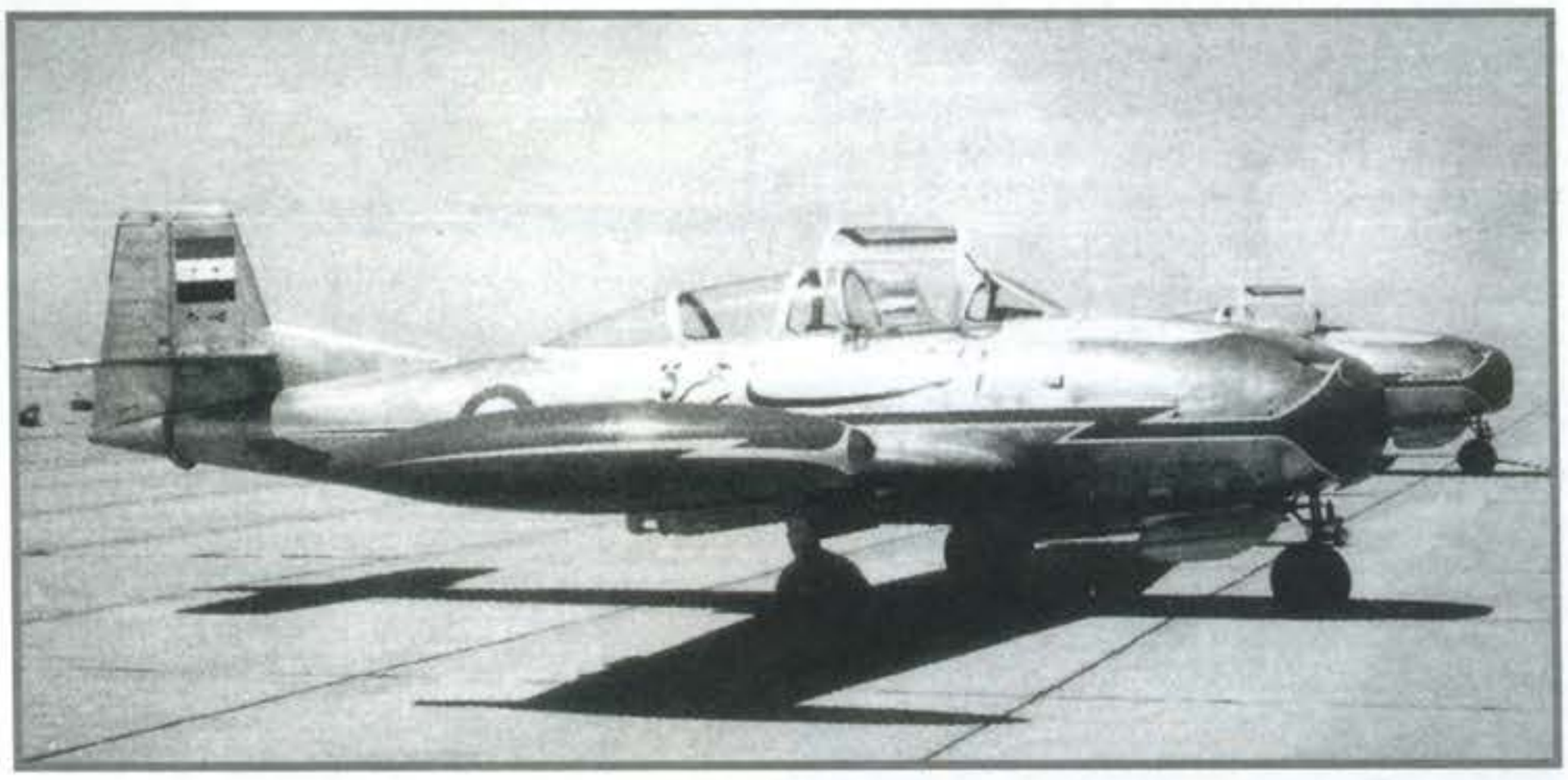
În cursul zilei Tzahal ocupă nordul Ierusalimului de Est, la ora 8.00 dimineața, Gaza, în întregime până la ora 13, Kalkilya la 17.20 și Ramallah la 19.30. Colonelul Nasser îi acuză pe americani și britanici că sprijină deschis Israelul, în condițiile în care el însuși era constant aprovizionat de ruși. Trei state arabe opresc livrările de petrol către occidentali iar Consiliul de Securitate al ONU ajunge, în sfârșit, să ceară încetarea focului.

*Parașutele deschise la întoarcerea unei patrule de V2A. (Alain Crosnier)*

## 7 iunie

La ora zero a zilei iordanienii încep să părăsească West Bank. Împreună cu ei se retrag nu mai puțin de trei sute de mii de palestinieni. După numai o jumătate de oră coloanele iordaniene sunt atacate de aviația israeliană lângă Ierusalim și Ierihon. Spre dimineață este din nou atacată baza irakiană Eben al-Walid (H-3). Sunt atacate amplasamentele rachetelor SAM din Sinai.

La 5.15 avioane israeliene bombardează concentrări de blindate și depozite de carburanți din Sinai. În peninsulă egiptenii concentraseră în cele din urmă 100 000 de oameni și 1000 de tancuri. Tancurile Tzahal-ului înaintează lăsând în urmă „pungi" cu trupe și tehnică aparținând inamicului. Sunt luați mii de prizonieri și sunt distruse opt sute de tancuri egiptene care nu fuseseră încă îngropate în teren. Comandantul diviziei blindate independente, colonelul Ariel Sharon (în traducere liberă „leul care își cântă bine cântecul"), întoarce unul dintre cele importante complexe de fortificații din apropiere de Umm, atacându-l din flancuri și din spate. Întreaga bătălie avea să dureze trei zile și trei nopți fără întrerupere, israelienii atacând prin teren nisipos infestat de mine, cu tot ceea ce aveau la îndemână: blindate, buldozere, infanteriști, parașutiști, geniști.



*HA-200B "Al Kahira" cu însemne RAU. (Jets)*

Nasser pierde practic într-o singură zi 80 de procente din tehnica de luptă sovietică propaspăt achiziționată. Generalul Yitzhak Rabin anunță că "cea mai mare parte a armatei (egiptene) din Sinai a fost distrusă"

La 7.10 sunt atacate pozițiile siriene de pe Înălțimile Golan.

La 10.00 parașutiștii israelieni desăvârșesc eliberarea Vechiului Ierusalim și ajung la Zidul de Vest. Ei transmit prin radio: "Har habayit beyadeinu'!" - "Muntele Templului e în mâinile noastre!". Generalul Rabin Shlomo Goren suflă din șofar (corn de berbec). Veche de două mii de ani, plângerea "De te voi uita Ierusalime..." devine istorie.

Guvernatorul arab al Orașului Sfânt, Anwar el-Hattib, semnează actul de predare.

La 11.30, în cadrul Operațiunii Urim, 15 elicoptere S-58 din Escadrila "Sabia Rotitoare" și 4 *Tzir'a'* (Super Frelon), împreună cu 12 avioane Noratlas desantează 170 de parașutiști care, sub comanda colonelului Davidi, vor ocupa până la 12.15 Sharm el-Sheikh, fără luptă, creând condiții pentru redeschiderea Strâmtorii Tiran.

La 15.35, maiorul-aviator Arieh Ben Or, pilotând un Zukit atacă blindatele iordaniene concentrate la Ma'aleh Edumim. Ulterior în zonă vor sosi și alte aparate Fouga. După-amiaza, avioane din Prima Escadrilă de Luptă atacă ținte din zona aeroportului Gardaqa. Sunt lovite instalații radar și depozite de carburant. Două elicoptere grele Mi-6 sunt complet distruse.

La 18.00 este ocupat Gush Etzion, la sud de Ierusalim.

La 19.30 este preluat controlul asupra Ierihonului. Iordania este pe cale să piardă întreg teritoriul West Bank-ului.

În cursul serii, pilotând un Piper Cub, locotenentul Ammon Gilad stânjenește prin manevrele sale atacul unor Mig-uri 17 egiptene la Umm Marjam, scăpând cu viață și cu avionul întreg. Avea să fie decorat cu Medalia de Merit. O astfel de medalie va dobândi și căpitanul Yehuda Peri care, la mansa unui elicopter S-58 va căuta până

*T-55 egiptene la paradă. (I.R.)*

după lăsarea întunericului pilotul unui Fouga, sărit cu parașuta la Ma'aleh Edumim, dar ucis de beduini. Tot în căutarea unui pilot doborât pleacă spre baza H 3 maiorul Ezra „Baban" Dotan care se întoarce cu avionul lovit de o rachetă trasă de un MiG, aterizând forțat la Megido.

## 8 iunie

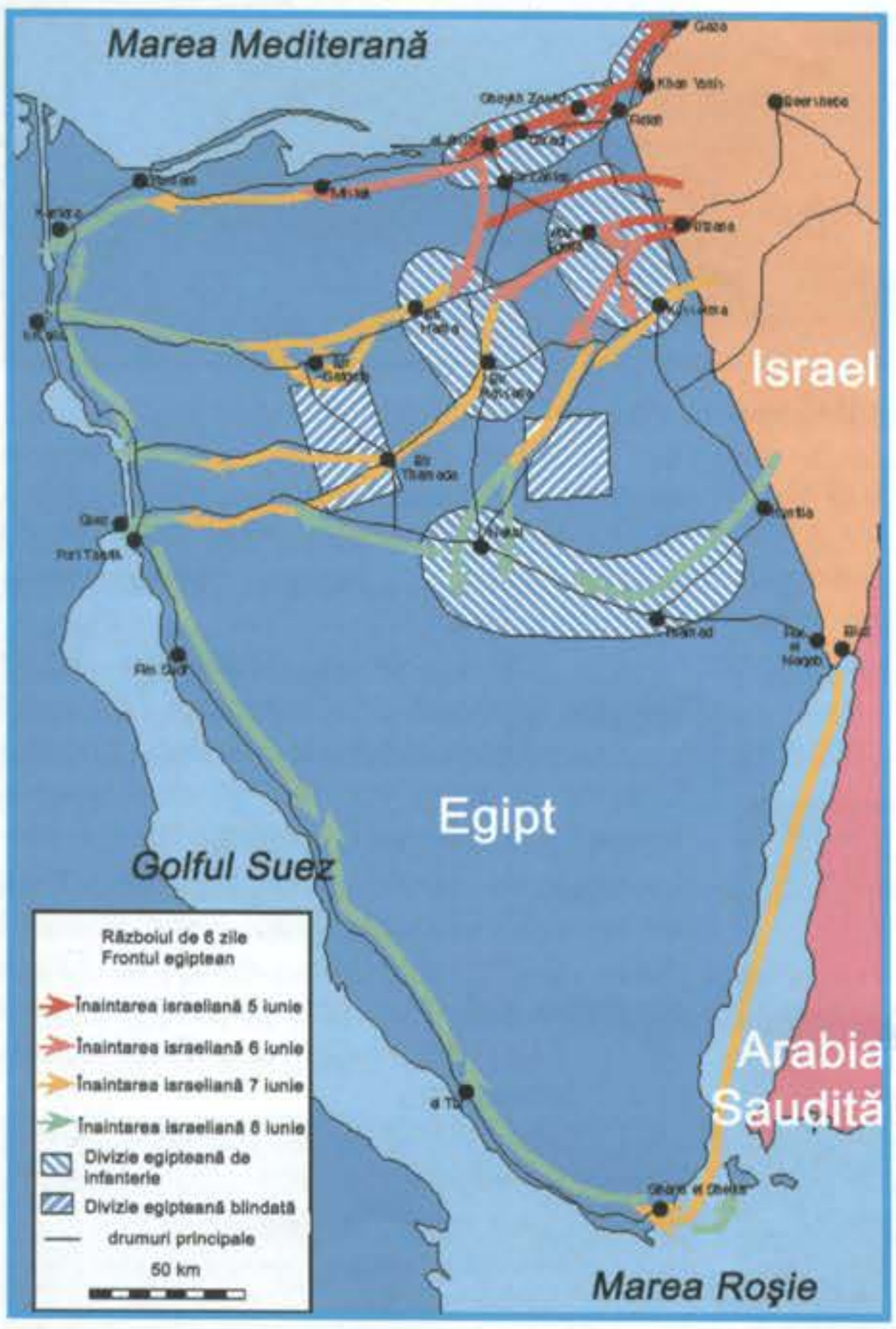
La 5.20, în Sinai, avioanele israeliene atacă blindate și vehicule egiptene în contraofensivă de-a lungul celor trei axe principale: Qantara-Rumani (axa de nord), Bir Gafgafa-Canalul Suez (axa centrală) și Nakhel-Mitleh-Canalul Suez (axa de sud). Atacul egiptean este respins. În timpul confruntărilor aeriene, pilotul israelian Menachem Schmul (pe Mirage IIICJ) doboară trei avioane egiptene, un Il-28, un MiG-19 și un MiG-21.

La 6.00, trupele israeliene ocupă Kunteileh în Sinai iar peste o jumătate de oră intră în Hebron.

La 8.30 aviația israeliană atacă bateriile siriene de tunuri antiaeriene și obuziere de pe Înălțimile Golan.

La prânz, se consumă așa-zisul „Incident Liberty": nava americană de supraveghere electronică AGTR 5 USS „Liberty", navigând la limita apelor internaționale egiptene și israeliene, adică 15-20 de kilometri de țărmul Fâșiei Gaza,

*Mirage III. Un "pur sânge" care folosit cu inteligență poate câștiga un război în doar șase zile.*




este supusă timp de 50 de minute unui violent atac combinat al aviației și marinei israeliene, începând de la ora 14.03.

Acesta a intervenit după ce „Liberty", survolată în mai multe rânduri de avioane israeliene Noratlas, a virat brusc îndepărtându-se în mare viteză de țărm.

Nava americană a fost grav avariată, inclusiv de către o torpilă care a lovit-o în plin. La bord s-au înregistrat 34 de morți și 171 de răniți. Cel puțin la fel de violentă a fost și polemica stârnită de incident, nu de puține ori marcată de accente antisemite. Scuzele prezentate la 10 iunie de către amba-sadorul Israelului la Washington au fost respinse de către secretarul de stat al SUA sub rezerva deschiderii unei anchete.

Israelul a promis că va studia problema și va lua măsuri disciplinare, dar n-a întreprins până la urmă nimic în acest sens, iar despre cele șapte milioane de dolari oferite drept compensație pentru cei 34 de marinari uciși în atac s-a spus că oricum suma fuseseră „prelevată" din consistentul ajutor oferit de SUA statului evreu în fiecare an!

În această polemică israelienii au inserat propriul lor set de versiuni. Una dintre el afirma că piloții de pe avioanele de patrulare ar fi confundat nava americană cu un cargobot egiptean, „El Quseir", care aproviziona trupele din Gaza.

Conform alteia, „Liberty" n-ar fi trebuit să crească viteza după viraj, manevra fiind interpretată drept ostilă de către israelieni. Amiralul Shlomo Erell avea să spună ulterior: "Nimeni nu-și imagina că vreo navă americană s-ar fi putut afla atunci, acolo. Știam că cea mai apropiată e la o sută de mile!". Așa se pare că știa și președintele Johnson care n-a autorizat nici protecția navei și nici vreo misiune de represalii din partea Flotei a VI-a. La rândul său, Yitzhak Rabin afirma că s-a temut tot timpul să nu fi fost vorba de o navă sovietică și "să nu sară rușii la bătaie..."

La 18.00 trupele israeliene ocupă Qantara, în Sinai.

La 21.30 Egiptul este de acord cu

*Vasul american Liberty avariat de torpila lansată de pe o vedetă rapidă israeliană.*

*După primirea care i se face acestui pilot de Mirage IIICJ din escadrila 117, ne putem da seama că misiunea sa a fost un succes! (Jets)*

încetarea focului. Tancurile lui Ariel Sharon ajunseseră mult prea aproape de Cairo. În cursul nopții forțele terestre israeliene continuă înaintarea spre vest și la ora 1.00 a zilei de 9 iunie, elemente avansate ale marilor unități comandate de generalii Yisrael Tal și Avraham Yaffe ajung la malul de est al Canalului Suez desăvârșind ocuparea Peninsulei Sinai.

## 9 iunie

La 4.20, sub protecția a două avioane Mirage III CJ, două elicoptere Super Frelon și cinci S-58 desantează o subunitate de parașutiști aflată sub comanda colonelului Moshe Levi, la o sută de metri de liniile de apărare ale forței de pază a aerodromului egiptean de la Ras Sudar, pe malul vestic al Canalului! Aerodromul este cucerit într-un timp extrem de scurt, în paralel executându-se și misiuni de bombardament, primele efectuate de aviația israeliană dincolo de Suez.

La 7.20 Moshe Dayan își dă acordul pentru începerea asaltului asupra Înălțimilor Golan.

La 9.40 aviația israeliană atacă infanteria siriană din sistemul de fortificații de pe Înălțimi, bateriile a.a și de obuziere.

La 11.30 începe asaltul final. Israelienii atacă aidoma americanilor în atoli, cu buldozerele în față, pentru a croi căi de acces prin câmpurile de mine siriene. Militarii din cele două brigăzi ale Comandamentului de Nord izbutesc să cucerească și să mențină pe tot parcursul nopții două puncte întărite în chiar inima platoului Golan.

## 10 iunie

La 10.00, israelienilor de pe înălțimi le sosesc în ajutor două brigăzi motorizate. Sirienii rup lupta și se retrag. Radio Damasc anunță căderea Kuneitrei pe care de fapt israelienii o vor cuceri abia patru ore mai târziu!

La 17.30 un desant aerian ocupă Batmieh.

La 18.15 este ocupat Mas'adeh.

La 18.30 devine efectivă încetarea focului. Israelienii se opresc din înaintare undeva pe drumul Damascului...

Arabii fuseseră din nou înfrânți după ce Israelul luptase iarăși, aproape simultan, pe trei fronturi.

Șase zile ținuseră doar confruntările cu Siria. Egiptul cedase după primele patru zile de lupte, iar Iordania după doar trei. Pentru israelieni bilanțul pierderilor de vieți omenești a fost deosebit de greu: 777 de morți și 2586 de răniți. Raportat la populația țării pierderile echivalau cu cele suferite de americani în Vietnam în opt ani de război.

Aviația israeliană a pierdut 46 din cele 200 de avioane de luptă de prima linie, alte 23 fiind avariate.

Arabii n-au dat niciodată cifre exacte. Se vorbește doar de peste 15 000 de morți, 10 000 de egipteni, 5000 de iordanieni, 2000 de irakieni și 1000 de sirieni. Deși cu efectivele și înzestrarea decimate de atacurile israelienilor din prima zi de război, aviația egipteană a dat o ripostă deosebit de dură inamicului atât prin angajarea în lupte aeriene cât și prin numeroase atacuri la sol, însumând până la încheierea ostilităților 100 de ieșiri-avion în timpul cărora MiG-urile 21 au doborât două avioane Mirage III CJ, două Super Mystere și un Vautour. Un pilot egiptean de MiG 17 a doborât la rândul său un Super Mystere. Piloții iordanieni de Hunter au revendicat doborârea unui Mystere, a unui Mirage și a două bimotoare Vautour, ultimele trei după dislocarea aviației hașemite la H 3 (Eben al-Walid) în Irak..

Teribila și umilitoare înfrângere suferită în doar șase zile de conflict nu le-a adus arabilor vreun spor de luciditate. Peste doar câteva săptămâni, la Khartum, Gamal Abdel Nasser vorbea deja despre linia politică a "celor trei nu" care trebuia urmată în raporturile cu statul evreu: "Nu pace cu Israelul, nu recunoașterea Israelului, nu negocieri cu Israelul!", atitudine care va duce în cele din urmă la inițierea așa-zisului Război de Uzură de mai târziu.

Organizația Națiunilor Unite avea să adopte abia la 22 noiembrie 1967 faimoasa Rezoluție 242 care punea bazele viitoarelor negocieri de tip „teritorii contra pace". Aceasta a dus doar la negocieri și într-o mai mică măsură la retrocedări de teritorii, într-un proces anevoios, punctat de crize sângeroase, de rupturi violente și de abandon.

Nu însă întinsele teritorii cucerite de israelieni și menținute în parte până astăzi împiedică mersul coerent al procesului de pace. De fapt, în iunie 1967 arabii au „rupt lupta" în momentul în care înaintarea israelienilor începuse să le amenințe capitalele administrative, cedându-le acestora teritorii puțin populate și la fel de puțin interesante din punct de vedere economic.

*Yitzhak Rabin la decernarea titlului de doctor honoris causa, la câteva zile după victoria din 1967.*

Ceea ce ține în loc procesul de pace este statutul Ierusalimului. O problemă pe cât de inflamabilă pe atât de insolubilă. O problemă cu măreție de simbol...

# Vise de planșetă

*Povestiri despre aeronavele care au rămas la sol*

## ICAR - Divizionar

Avionul "Divizionar" era o unealtă multifuncțională care putea să execute misiuni de legătură, observație, recunoaștere apropiată și bombardament ușor, misiuni de marcare a țintelor terestre, având și posibilitați defensive.

În anul 1936 Aviația Militară avea în dotare un singur tip de aparat care putea executa astfel de misiuni, Potez XXV, construit în licență la IAR Brașov începând cu anul 1928.

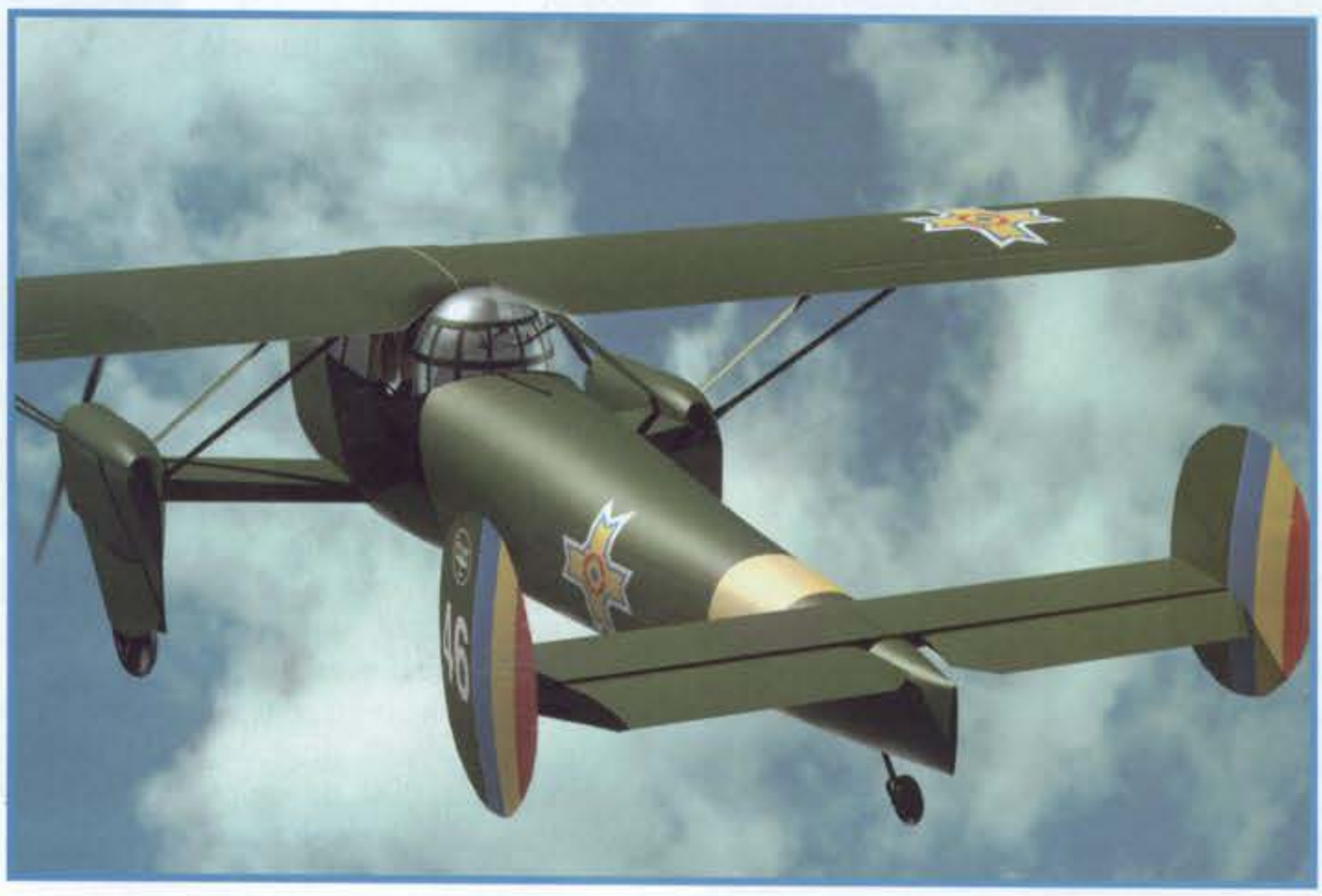
Având în vedere situația militară din Europa acelor ani, s-a impus dotarea unităților cu aparate moderne. Astfel, IAR-ul propune proiectul IAR-37, Set-ul, SET-7K aflat deja în fabricație, iar ICAR-ul, proiectul ICAR-Divizionar. Avionul SET-7K pierde competiția din pricina performanțelor reduse, însă el va fi fabricat în serie și folosit ca avion de antrenament pentru școlile de observatori aerieni.

Rămase în competiție, IAR-37 și ICAR-Divizionar au dat naștere la două curente de opinii. ICAR-Divizionar era preferat de observatorii aerieni, acesta fiind mai bine dotat pentru această destinație, iar IAR-37 era preferat de piloți, viteza și maniabilitatea fiind două performanțe deloc neglijabile în favoarea lui.

A câștigat, din câte știți, IAR-ul, avionul "Divizionar" rămânând doar în stadiul de anteproiect. Un proiect interesant care ar fi putut fi dezvoltat mai târziu.

Prezentăm alăturat o reconstituire virtuală care are la bază desenele originale din anteproiect, salvate prin meritul regretatului Ovidiu Ionescu, autorul lucrării "Construcții aeronautice românești".

*Dan Antoniu și George Cicoș*
*Ilustrații color de Teodor Liviu Moroșanu*



# General Dynamics F-111 (II)

## de Iulian Robãnescu

Atacul executat de aviația americană împotriva unor ținte de pe teritoriul Libiei din noaptea de 14 spre 15 aprilie 1986 a purtat numele de Operatiunea El Dorado Canyon și, din punctul de vedere al motivației sale, a constituit o premieră: a fost prima ripostă asimetrică dată unei acțiuni teroriste prin utilizarea directă și pe scară largă a forței armate.

Arabii au fost surpinși și chiar revoltați că o putere militară de talia Statelor Unite a organizat o acțiune de represalii de o asemenea anvergură: la Operațiunea El Dorado Canyon au participat peste 150 de avioane din USAF și US Navy și întreaga Flotă a VI-a din Mediterana.

În sistemul de valori al unei anumite părți a lumii arabe, o explozie de origine discutabilă într-o discotecă păgână, n-ar fi trebuit să provoace o asemenea reacție. În sistemul de valori anglo-saxon, în care sute de ani răufăcătorii fuseseră dați hrană corbilor pe la răspântii pentru că înjunghiau pe la spate trecătorii întârziați, sosise momentul ca practicii de maximă lașitate a atacurilor teroriste să i se dea un răspuns pe măsură, cu atât mai mult cu cât existau informații că pregătirea lor se făcea de cele mai multe ori cu știința și sprijinul unor autorități de stat.

Cu forțele armate configurate pentru o confruntare majoră, la scară planetară, ipoteză specifică perioadei de vârf a Războiului Rece, o lovitură strict limitată în timp și spațiu și cât mai puțin susceptibilă de a provoca victime în rândul civililor, nu era prea ușor de organizat. Era vorba de fapt de executarea unui bombardament de tip tactic asupra unor ținte aflate la distanțe strategice.

## El Dorado Canyon

Așa cum spuneam și în prima parte, în întreg inventarul forțelor aeriene americane terestre și navale doar două erau tipurile de avioane capabile să execute pe timp de noapte și la distanța cerută o astfel de misiune: Grumman A-6 Intruder și General Dynamics F-111.

Americanii hotărâseră să atace simultan cinci ținte situate pe țărmul libian al Mării Mediterane: cazărmile de la Aziziah, considerate ca fiind sediul Cartierului General al terorismului libian, ținte militare de pe aeroportul din Tarabulus (Tripoli), baza navală Side Bilal, considerată bază de antrenament a echipelor de scafandri-sabotori, cazărmile armatei libiene din Benghazi și baza aeriană Benina de la sud de Benghazi, aceasta din urmă pentru a preveni o reacție a aviației libiene.

Deși avea în Mediterana două portavioane mari, „Coral Sea" și „America", din compunerea Flotei a VI-a, cu peste o sută de avioane la bord, US Navy nu dispunea în zonă decât de 20 de avioane A-6, în condițiile în care necesarul estimat era de 32.

S-a hotărât ca diferența să fie asigurată prin utilizarea avioanelor F-111 staționate în Anglia la Lakenheath AFB. Lucrurile s-au complicat în momentul în care nici Spania și nici Franța nu și-au dat acordul de survol. Brusc, cel puțin pentru avioanele F-111, distanța până la țintele libiene a crescut cu 1300 de mile, iar timpul de zbor la 6-7 ore. "Canionul de aur" n-avea să fie altceva decât îngustul culoar de zbor pe care urmau să se înghesuie avioanele US Air Force, venind din Anglia, nu mai puțin de 28 de cisterne zburătoare KC-10 și KC-135 din Air Force Reserve Command, 5 EF-111 Raven (două dintre ele, de rezervă, s-au întors după prima realimentare) și 24 FB-111 dintre care șase s-au întors după prima realimentare.

*Înarmat până în dinți și cu motoarele în forțaj, un F-111 virează deasupra oceanului. (M.A.)*

Acest „canion" imaginar dubla țărmurile franceze la limita spațiului aerian și trecea prin Gibraltar și prin fața Tunisiei, până în Golful Sirta. US Navy participa la operațiune cu 14 A-6E Intruder, care urmau să execute atacul propriu-zis, cu 12 A-7E Corsair și F/A-18 Hornet pentru contramăsuri electronice și un important număr de F-14 Tomcat în misiuni CAP (vânătoare liberă). Comanda și controlul acestora erau asigurate de la bordul a 4 bimotoare E-2C Hawkeye.

Integrarea în această formație a avioanelor venind din Anglia urma să fie asigurată de un ofițer USAF aflat la bordul uneia dintre cisternele zburătoare KC-10, transformată în centru de comandă zburător.

Cooperarea dintre cele două formații s-a limitat doar la sincronizarea atacurilor, fiindcă din motive lesne de înțeles acestea au atacat ținte separate: avioanele A-6 au atacat Benghazi, în timp ce bombardierele F-111 au lovit cele trei ținte din jurul capitalei Tripoli.

Atacul s-a declanșat la 2.00 (ora locală) și a durat 12 minute, timp în care avioanele americane au aruncat 60 de tone de bombe. Apărarea antiaeriană a reacționat cu mare întârziere: avioanele de vânătoare-interceptare nu au izbutit să deco-leze, iar servanții a.a. s-au pierdut cu firea.

Americanii au pierdut totuși un F-111.

Surse libiene vorbesc de 30 de morți în rândurile populației civile, iar americanii au trebuit să le ceară scuze francezilor pentru că le-au lovit din întâmplare clădirea ambasadei în timpul atacului asupra aeroportului Tripoli.

Muammar Gaddafi a scăpat cu viață, în schimb vila sa personală de lângă Tripoli a fost distrusă.

Avioanele americane au avut nevoie de o oră pentru a se regrupa și a aștepta retragerea celor peste o sută de elicoptere și avioane SAR.

Operațiunea El Dorado Canyon a marcat debutul operațional al unei noi versiuni a avionului F-111, aceea destinată războiului electronic, denumită EF-111. Ea a fost realizată la cererea USAF care, spre sfârșitul anilor șaizeci și-a pus problema înlocuirii demodatelor Douglas EB-66.

În același timp însă, USAF a respins ideea comandării unui avion nou, un asemenea program fiind prea costisitor având în vedere numărul mic de exemplare necesare ca și utilizarea avionului ambarcat EA-6B Prowler, reticența la integrarea în structurile USAF a unui alt aparat de zbor naval fiind explicabilă.

În aceste condiții, soluția modificării unor avioane F-111, aparate biloc și cu mare capacitate de transport, a fost considerată cea mai bună opțiune dintre toate.

## Raven

Pentru realizarea versiunii de război electronic, USAF alege în decembrie 1974 firma Grumman, constructoarea avionului Prowler. Pe acest tip de avion era instalat un sistem de bruiere (Tactical Jamming System) ALQ-99 deosebit de complex, care necesitase creșterea la patru a membrilor echipajului unui Prowler. Un F-111 cu patru locuri ar fi însemnat însă o reducere importantă a rezervei de carburant, ceea ce USAF a considerat inacceptabil.

Grumman obține în ianuarie 1975 un contract de realizare a două prototipuri EF-111A, având echipamentul electronic

*Un F-111C al 6th Squadron, Australia (M.A.)*

*F-111C din 6th Squadron australianîn parking-ul din capătul pistei. (M.A.)*

adaptat pentru utilizarea de către un singur operator. Primul EF-111A, fără toată electronica instalată, avea să zboare pentru prima dată la Calverton, la 10 martie 1977.

Trei luni mai târziu, la 17 mai era efectuat primul zbor în configurație definitivă. Avionul a fost trimis pentru evaluări la Detașamentul 3 din cadrul TAWC (Tactical Air Warfare Center-Centrul de instrucție pentru aviația tactică) de la Mountain Home AFB Idaho.

USAF s-a declarat satisfăcută contractând alte patru avioane și exprimându-și opțiunea pentru încă 34.
La scurt timp este adoptat oficial numele de Raven (corbul).

EF-111A Raven avea trei tone de echipament electronic instalat în compartimentul pentru bombe și într-un container fix, plasat ventral.

În vârful derivei, ranforsată în acest scop, un carenaj adăpostea un important și complex echipament de alarmare și contramăsuri.

Cel mai important dintre subsistemele instalate pe EF-111 era desigur cel de bruiaj, o modernizare a echipamentului ALQ-99 de pe Prowler, denumit AN/AIQ-99E, mai rapid, mai sofisticat și lucrând într-o bandă mai largă de frecvențe.

Surplusul de echipament electronic a necesitat înlocuirea generatoarelor interne ale avionului, a căror putere a fost sporită de la 60kVA la 90kVA, cu o tratare corespunzătoare a emisiei termice determinată de răcirea acestora.

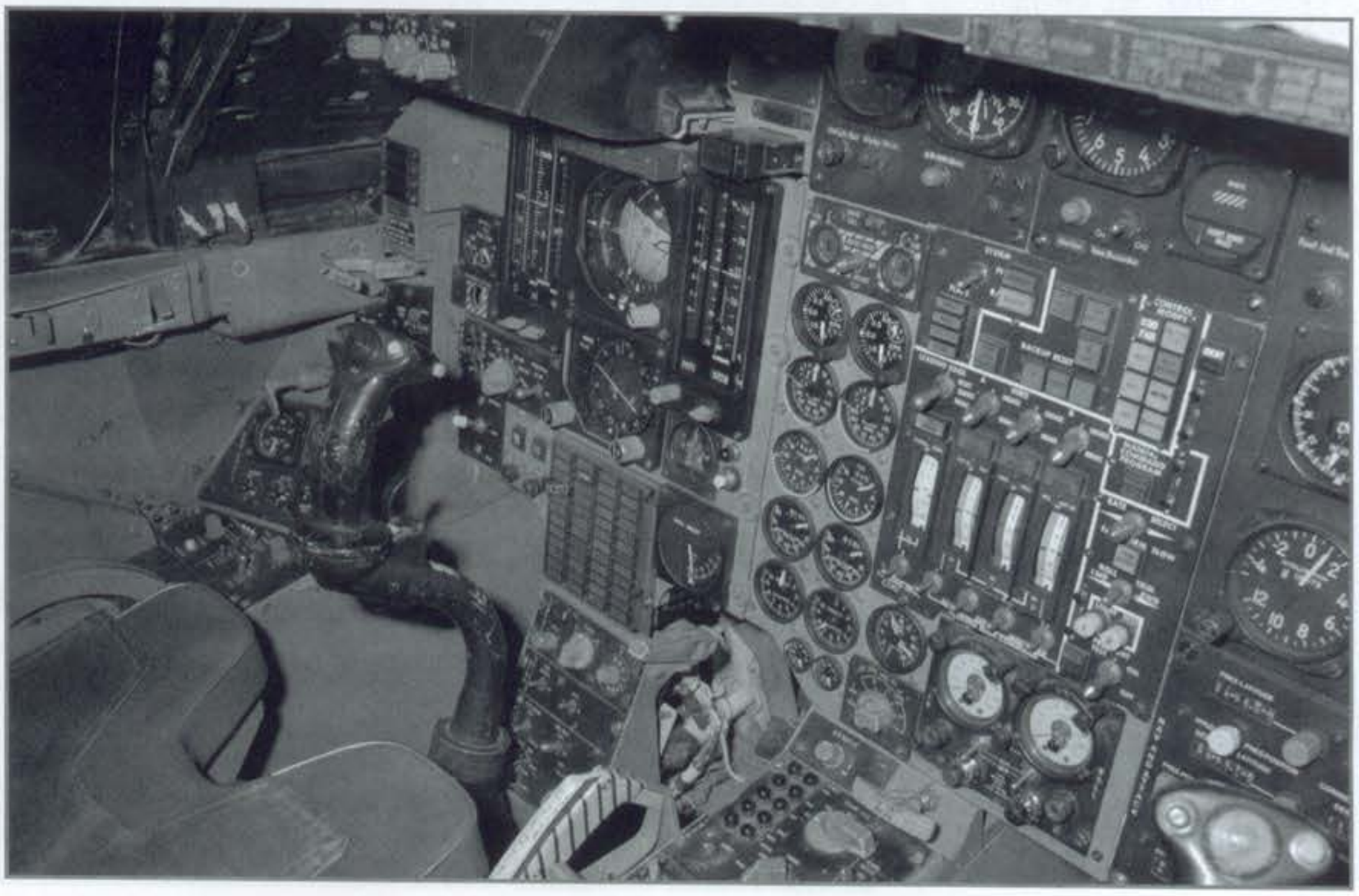
În cabina echipajului tot ceea ce ținea de asigurarea zborului propriu-zis a trecut pe bordul pilotului, în stânga, planșa din dreapta fiind eliberată pentru a se crea interfața cu echipamentele de bruiaj. În mod obișnuit ofițerul cu bruiajul programa misiune pe o casetă care se introducea în calculatorul de bord înainte de decolare, dar se puteau face modificări și în plin zbor.

Livrările noii versiuni au început în noiembrie 1981, primele EF-111 Raven intrând în dotarea Escadrilei 390 de luptă electronică (ECS-Electronic Combat Squadron) a Aripii Tactice (TFW-Tactical Fighter Wing) 366 de la Mountain Home AFB.

În februarie 1982 încep să sosească avioane EF-111A Raven și în Marea Britanie, la Escadrila 42 din 20TFW de la Upper Heyford AFB.

Grumman a modificat în total 42 de avioane F-111A, cele mai multe aparate Raven fiind dislocate la baza aeriană Mountain Home.

Spre sfârșitul anilor optzeci, avioanele EF-111A Raven rămase în serviciu au suportat o campanie de remotorizare, asigurată de General Dynamics care a instalat motoare mai puternice TF 30-P9.



*F-111C australian demonstrează posibilitățile acestui avion de a zbura la joasă înălțime. (M.A.)*

În ianuarie 1987, Grumman și TRW obțin un contract pe șase ani în valoare de 1,1 miliarde de dolari de reechipare a tuturor celor 381 de avioane F-111 încă în serviciu cu un kit AMP (Avionics Modernization Program). Acest program a fost încheiat în 1994. Au fost instalate nu mai puțin de zece subsisteme noi printre care un nou radar de navigație și urmărire a terenului, un nou sistem inerțial de navigație, cu laser, un sistem GPS, un nou sistem de comunicații și noi monitoare în cabină, totul coordonat de două computere digitale. Primul kit AMP a fost instalat în ianuarie 1989. Pe cele 42 de avioane Raven din serviciu s-a operat și înlocuirea sistemului analogic de control al zborului, cu fiabilitate scăzută și chiar generator de grave evenimente de zbor cu unul digital.Această modificare s-a făcut între anii 1990 și 1997.

La sfârșitul anului 1990 avioanele EF-111A Raven sunt trimise în Arabia Saudită, la baza aeriană Al Kharj de unde vor executa misiuni de luptă în cadrul vastei operațiuni antiirakiene Desert Storm. În timpul războiului din Golf aparatele Raven au executat 900 de ieșiri-avion. Un EF-111A a fost pierdut într-un accident, iar un echipaj de Raven a fost creditat cu o victorie aeriană, după ce un Mirage F 1 irakian a intrat în pământ în timp ce-i urmărea pe americani. Avioanele Raven au fost menținute în zonă 2 780 de zile, până la 10 aprilie 1998, participând și la Operațiunea Southern Watch de supraveghere și interdicție în spațiul aerian irakian. Menținerea în serviciu a fost impusă și de existența unui număr insuficient de avioane EA-6B. În cursul aceluiași an însă, ultimele EF-111A Raven sunt retrase din serviciu, intrând în conservare.

## La Antipozi

Ultimul Raven a fost definitiv oprit de la zbor în mod oficial la 2 mai 1998 la Escadrila 429 din Aripa 27, la Cannon AFB New Mexico.

Din totalul versiunilor avionului F-111, trei au constituit tot atâtea eșecuri. Cea mai ambițioasă dintre toate a fost cu siguranță FB-111H, care în viziunea constructorilor de la General Dynamics trebuia să concureze cu succes în competiția pentru noul bombardier strategic supersonic american.

FB-111H era un FB-111B cu motoare GE F101 cu dublu flux și avionică avansată. Avionul dispunea de șase puncte exterioare de acroșaj iar în compartimentul interior putea transporta 12 rachete SRAM.

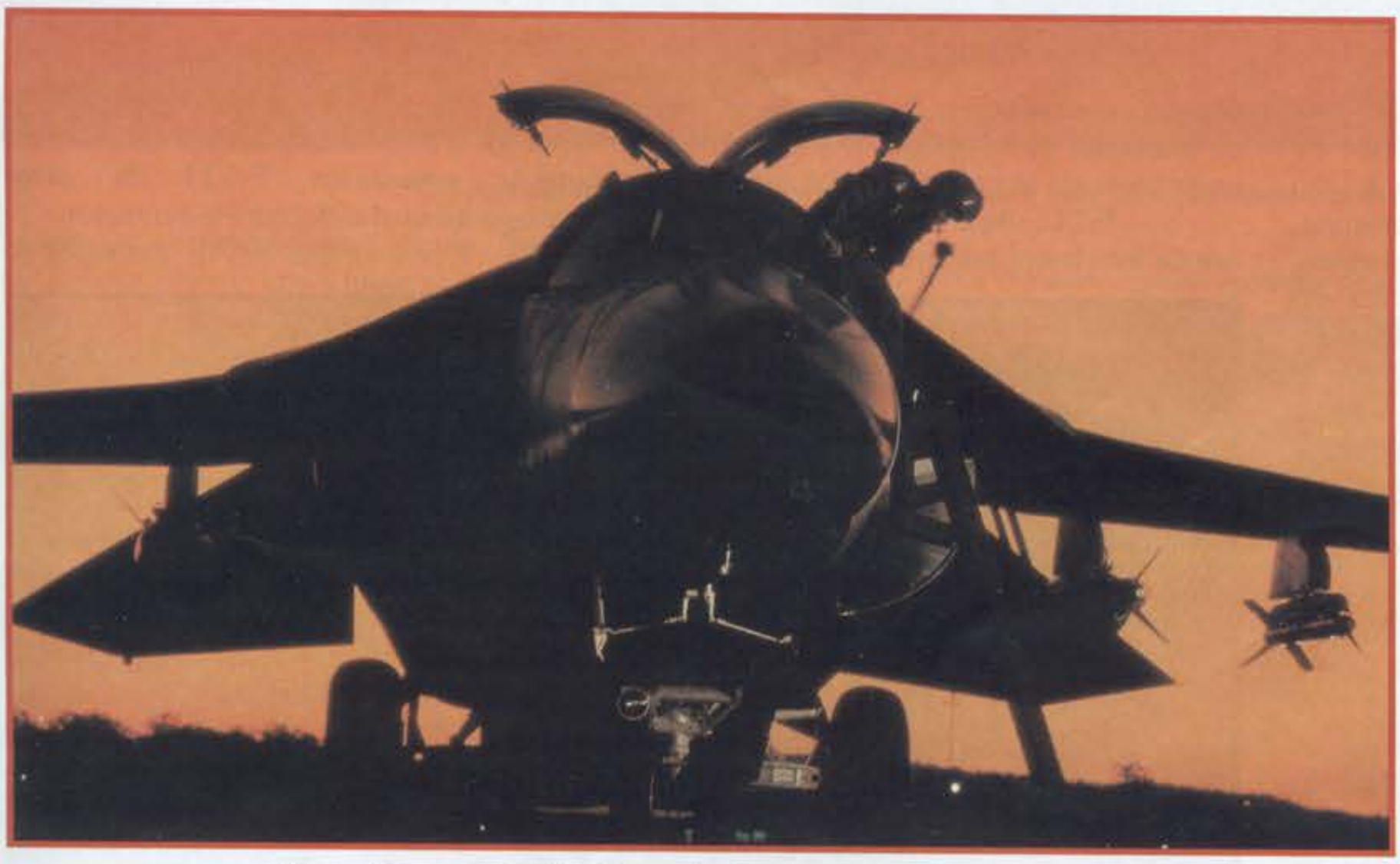
Într-o variantă mai elaborată, F-111 urma să aibă fuzelajul alungit cu trei metri și să poată transporta 12 rachete de croazieră sub aripi și 4 SRAM în

*EF-111A Raven scos cu mare grijă din hangar, pe un aerodrom din SUA.*

*F-111C australian executând o trecere la joasă înălțime, evident, în scopuri propagandistice.*

compartimentul interior. Dezvoltată ca o inițiativă de firmă această versiune n-a trecut de faza de studiu.

USAF și-a adus la rândul său contribuția la șirul de versiuni ale avionului F-111 încercând să realizeze prin mijloace proprii un aparat convertibil la nevoie pentru misiuni de recunoaștere tactică, RF-111A.



*General Dinamics F-111, fotografie făcută înaintea atacului din Libia.*

Noua versiune a obținut autorizările necesare la 3 decembrie 1965, dar viteza de transformare a unui F-111A într-un RF-111A și invers dura nu câteva ore cât doreau militarii ci exact o săptămână, ceea ce a determinat abandonarea experimentului în octombrie 1968.

Un alt eșec, de data aceasta comercial, l-a constituit anularea comenzii britanice din februarie 1967 pentru fabricarea a 46 de F-111 în versiunea K și a altora patru în versiunea TF-111K de trecere. RAF-ul intenționa să folosească avioanele americane cu geometrie variabilă în misiuni de atac încercând să umple golul de înzestrare lăsat de abandonarea fenomenalului TSR-2.

F-111K n-a avut mai mult noroc decât avionul britanic, comanda fiind anulată la începutul lui 1968 din motive de reduceri bugetare după ce constructorul american terminase deja două TF-111K.

În total, au fost construite 563 de avioane F-111 din toate versiunile, linia de fabricație fiind închisă în anul 1976.
Pe piața externă, în condițiile în care avioane precum F-104 Starfighter, F-8 Crusader, F-4 Phantom, A-4 Skyhawk sau A-7 Corsair obțineau cifre de vânzări dintre cele mai spectaculoase, F-111 s-a vândut doar în Australia.

Royal Australian Air Force (RAAF) s-a arătat interesată de capabilitățile avionului american, care avea o rază de acțiune și o sarcină utilă ofensivă ce se potriveau nevoilor tactice ale aviației australiene. F-111 urma să înlocuiască bătrânele și demodatele Canberra B2 într-o perioadă de creștere a tensiunilor politico-militare din regiune, în special cele din raporturile Australiei cu Malaezia. Procesul de recepție a noilor avioane a început în septembrie 1968, dar primul dintre cele 24 de F-111C comandate avea să ajungă la baza aeriană Amberley de lângă Brisbane (Queensland) abia la 1 iunie 1973, iar ultimul în decembrie același an. Întârzierea fusese determinată de funcționarea defectuoasă (deci periculoasă) a mecanismului de pliere-depliere a aripilor, la care General Dynamics a mai avut de meșterit încă patru ani buni.

Avioanele F-111C aveau anvergura mărită și trenul ranforsat, caracteristice versiunii FB, dar păstrau de la F-111A motoarele și configurația originală a

*Un F-111C largând încărcătura de combustibil pentru a ateriza în siguranță.*

*Linie de F-111 australiene.*

prizelor de aer.Ulterior australienii și-au realizat cu mijloace proprii o versiune de recunoaștere, F-111GD, rezultată din modificarea unor F-111C obișnuite, versiune echipată cu aparatură foto și video, inclusiv în infraroșu, postul de pilotaj din stânga fiind dotat cu ecrane de vizualizare.

F-111 a fost bine primit în Australia, unde piloții Escadrilei 1 din Aripa 82 de la Amberley AFB, singura echipată cu avioane de acest tip, i-au spus pur și simplu The Pig (porcul) făcând trimitere la numele original de Aardvark dat după cel al unei specii de porc sălbatic african (și nu al unui șoim așa cum dintr-o regretabilă confuzie a subsemnatului a apărut în numărul trecut al revistei).

În prezent RAAF are încă în serviciu 33 de avioane F-111C și GD. În jurul acestora s-au stârnit în ultimii ani numeroase polemici legate de creșterea alarmantă a costurilor de exploatare, F-urile 111 fiind, totuși, în ciuda modernizărilor susținute „ceva vechi cu multe noutăți."

Lipsa pieselor de schimb a necesitat dezmembrarea recentă a două avioane în speranța că se va mai putea preleva ceva de pe ele, în condițiile în care, de exemplu, oțelul special D6AC folosit la unele piese nu se mai fabrică din anii șaizeci!

F-111 necesită în prezent 30 de ore de întreținere pentru fiecare oră de zbor și chiar și așa, din 32 de avioane, 7 nu zboară deloc, iar alte 13 nu vor fi disponibile nici într-o sută de zile.

*F-111 în hala în care se efectuează montajul final.*

*Hală de montaj F-111.*

La un moment dat o mare emoție a provocat în Australia oprirea de la zbor a tuturor avioanelor F-111 în urma descoperirii unei defecțiuni la un motor.

Comandantul RAAF, mareșalul de aviație Angus Houston a anunțat însă, recent, că Australia își păstrează intactă capacitatea de lovire din aer, bazându-se în primul rând pe flota de F-111C. La menținerea în stare operațională și chiar la prelungirea resursei acestor avioane pînă în 2020 (!), în Australia lucrează în cadrul unor programe separate Boeing Australia (care asigură întreținerea sistemului de arme) și Lockheed Martin. Unele voci sunt de părere că Australia va pierde nu mai puțin de un miliard de dolari menținând operaționale avioanele F-111 încă două decenii, până la completa reorganizare și redotare a RAAF.

În Australia, o situație absolut stânjenitoare s-a creat atunci când RAAF-ul a trebuit să facă față unei avalanșe de plângeri venite din partea unor foști angajați ai săi din personalul de întreținere al avioanelor F-111.

La 50 dintre aceștia RAAF a

*O fotografie de o rară frumusețe cu un Raven pe o pistă proaspăt dezăpezită din U.K.*

acceptat să le plătească despăgubiri. Aceștia se îmbolnăviseră grav lucrând ani de-a rândul la etanșarea din interior a rezervoarelor structurale ale avioanelor F-111, soluție aleasă pentru a se evita demontarea totală a avioanelor, ceea ce le-ar fi făcut indisponibile pentru cel puțin șase luni.

În spațiile înguste și murdare din tronsoanele de fuzelaj folosite drept rezervoare, muncitorii trebuiau să solubilizeze substanța de etanșare existentă (SR51) cu un spray, pentru ca după aceea să o îndepărteze manual, înlocuind-o cu o alta.

Contactul cu aceste substanțe a provocat reacții acute de mâncărime a pielii, grețuri și vărsături, dar și pierderi temporare de memorie, alte manifestări apărând mult mai târziu. RAAF-ul a întrerupt campania de etanșări după câțiva ani buni, dar spre sfârșitul anilor optzeci rezervoarele au început să curgă din nou, noua soluție de etanșare propusă de americani provocând aceleași necazuri și o dificultate trenantă în raporturile dintre RAAF și angajații săi...

## "Videmus Agamus"

Dacă la americani nu s-au semnalat asemenea incidente cu personalul de pistă, în schimb echipajele USAF au plătit de-a lungul carierei avioanelor F-111, un greu tribut de vieți omenești: 115. În mod simbolic, unul dintre cei morți la comenzile unui F-111, colonelul William „Wild Bill" Coltman, a fost selectat pentru a fi reînhumat la Arlington National Cemetery.

În aceeași măsură însă F-111 a salvat și vieți omenești. Una dintre acestea printr-un unic zbor transcontinental al cărui

*Un banc de probă și reparații pentru sistemele de acționare a geometriei variabile.*

scop a fost transportarea unei inimi omenești de la un donator către un primitor aflat la celălalt capăt al Americii!

Mai toate viețile salvate au fost totuși cele ale piloților, scăpați de cele mai multe ori prin catapultare, avionul F-111 având, dacă vă mai amintiți din numărul trecut, nu doar scaunele piloților, ci întreaga cabină ejectabilă.

Multe dintre aceste evenimente s-au petrecut pe cerul Marii Britanii, avioanele americane staționând decenii de-a rândul pe mai multe baze aeriene insulare. Erau ani de intensă activitate operațională și într-o vreme, F-111 cădeau din cer ca Messerschmitt-urile în timpul Bătăliei Angliei.

Unele pentru că motoarele înghițeau pescărușI, ca acelea ale F-ului 111 căzut la Skipness în Scoția, în plin Mull of Kintyre (...), sau pentru că luau foc prin aer și prin fumul din cabină piloții dădeau comenzi greșite țâfnoaselor calculatoare de bord, sau pentru că pur și simplu nu li se depliau aripile la aterizare și avioanele intrau în limită de viteză. Evident factorul om, ca un ce oarecare, nu putea lipsi: la 11 ianuarie 1973, de exemplu, sunt recuperați piloții F-ului 111E 68-024 catapultați lângă Crowley, în Upper Heyford.

Imediat după decolare, unul dintre motoarele avionului lor luase foc, topind comenzile direcției. Zburând în cerc și ambalând celălalt motor pentru a glisa în vreun fel spre aerodrom, cei doi au terminat gazul după 45 de minute de zbor forțat în circuit închis, au purjat restul de gaz în flăcări, pentru a reduce riscul ex-ploziei la sol (de-avea să scrie o săptămână după aceea presa locală despre OZN-urile din acea dimineață!) și s-au catapultat.

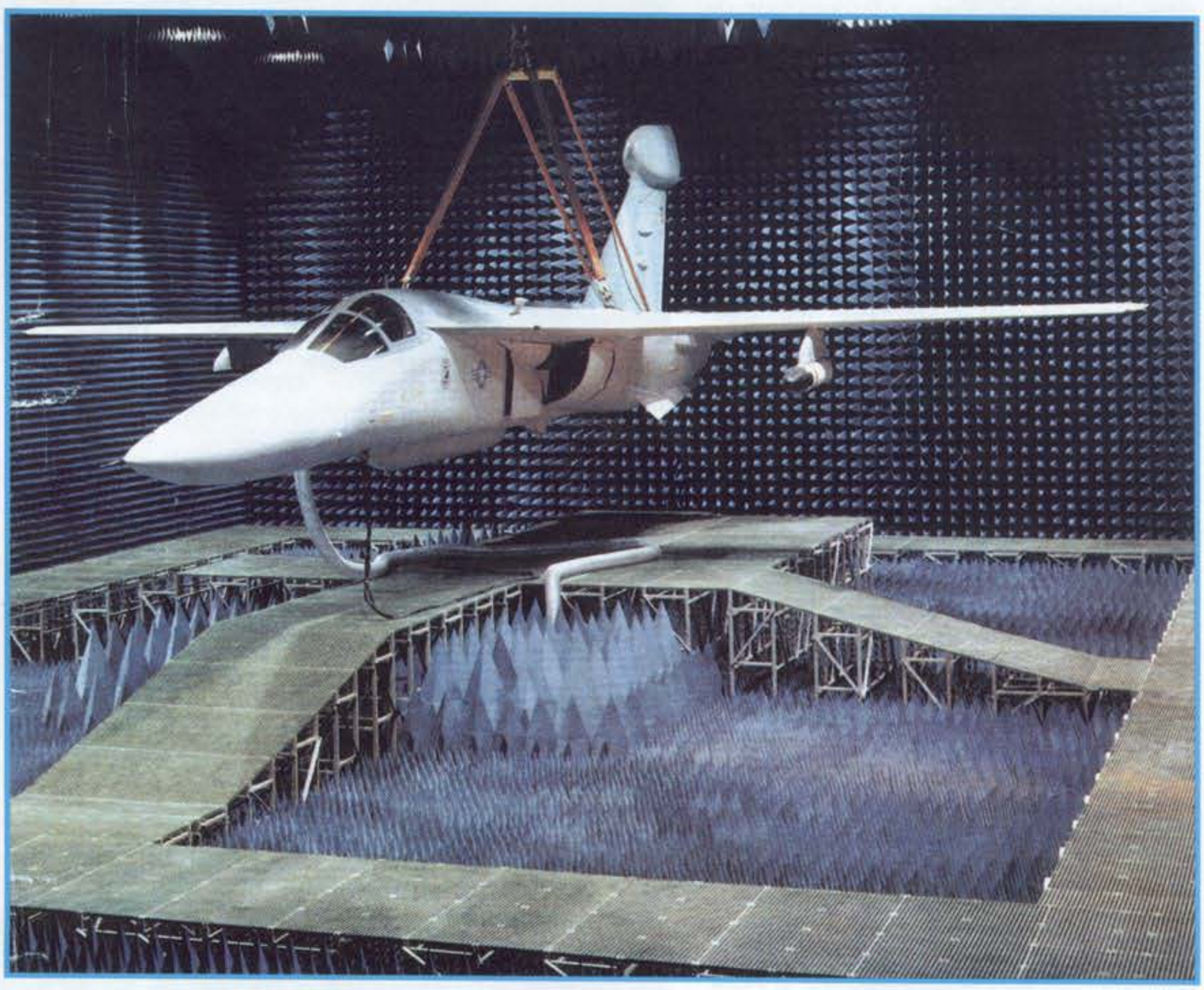
Când, ulterior li s-a testat nivelul alcolemiei s-a constata că el trecea mult dincolo de nivelul „beți turtă"...

Au avut nevoie de un martor care să dea explicații și nu le-a fost greu să-l găsească: desprinzându-se de avion, capsula cabinei căzuse cu un zgomot infernal în pragul unei pașnice ferme speriind oameni și animale deopotrivă. Cum era și frig și dimineață, stăpânul locului, ca să se adune el însuși după sperietură, dar să le și consolideze moralul celor doi musafiri căzuți din cer, ieșise în prag cu oarece tărie scoțiană...

Factorul om. Excelent definit prin deviza Esca-drilei 1 de F-111 australiene, încă în serviciu:

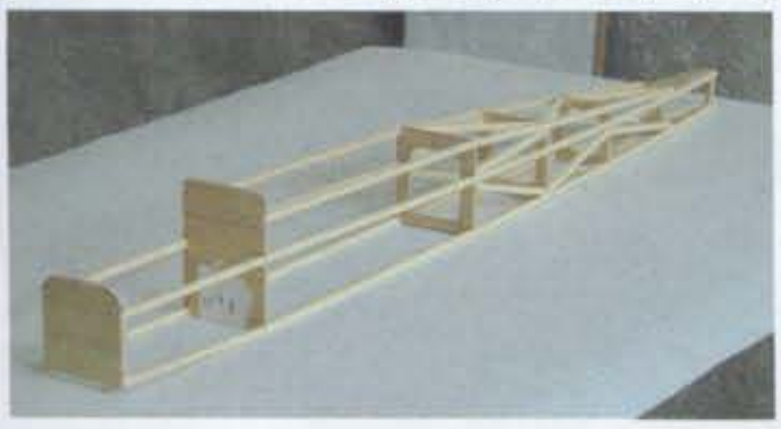
"Videmus Agamus". "Vedem, așa că lăsați-ne să acționăm!".

*În dreapta: două vederi în care se remarcă mișcarea aripilor la schimbarea unghiurilor în zbor. Considerată drept punctul forte a lui F-111, soluția geometriei variabile a demonstrat peste ani că nu poate constitui o revoluție tehnică în aviație așa cum se credea inițial. Jos: F-111 Raven supus unor teste complexe într-o încăpere antifonată care ține loc și de banc de probă și de tunel aerodinamic. Încăperea este dotată deasemenea cu sisteme de studiere a capacității de bruiere a instalațiilor pe care F-111 Raven le are la bord.*



# Aeromodel RHC T-1 "Starter"

Modelul este realizat după o tehnologie clasică astfel încât fuzelajul este alcătuit dintr-o grindă cu zăbrele placată în partea anterioară cu placaj 1,5mm, iar la



partea posterioară cu balsa 1,5mm. Forma simplă, din linii drepte, permite o execuție facilă și rapidă a acestuia, panourile 2,3,4,5 și 6 trebuie decupate din placaj gros de 3mm, excepție face numai primul panou care are grosimea de 5mm. Panourile sunt unite între ele cu baghete de brad având secțiunea de 5x5mm.

Ampenajele sunt realizate dintr-o structură de baghete placate cu balsa 1,5mm, profundorul este confecționat din

balsa 5x40x500mm.

Aripa are o formă dreptunghiulară având un profil unic pe toată lungimea ei, este alcătuită din nervuri (balsa de 2mm) unite între ele de două lonjeroane principale (baghete brad) cu secțiune de 3x10mm, placată pe bordul de atac (intrados, extrados)

și partea centrală.

Cele două jumătăți de aripă sunt legate între ele prin intermediul unui cheson central din două bucăți de placaj gros de 2mm. Cu ajutorul acestui cheson se asigură și unghiul diedru (2-3 grade). Bordul de atac este alcătuit din două baghete: una din brad

3x10mm, iar cealaltă din balsa 10x10mm.

Eleronul are o secțiune triunghiulară 8x30mm.

Trenul de aterizare este confecționat din tablă de duraluminiu cu grosimea de 3mm, roțile având un diametru de aproximativ 55mm.

Pentru a compensa cuplul motorului, acesta trebuie montat astfel încât axul motorului să aibă față de axul fuzelajului o valoare de 2-3° stânga și 2-3° jos.

Acoperirea întregului aeromodel trebuie făcută cu folie din plastic termoretractant rezistentă la combustibil (superfilm). Acest aeromodel poate fi achiziționat în trei stadii de execuție:

-1 planul scara 1:1 + materialele necesare construirii lui.

-2 planul scara 1:1 + subansamblele aeromodelului tăiate gata pentru montare.

-3 planul scara 1:1 + aeromodelul aproape gata de zbor (trebuie îmbinate aripile și lipite ampenajele).

Alegeți un motor de calitate pentru aeromodelul dumneavoastră. Capacitatea cilindrică a acestuia trebuie să fie cuprinsă între 4.6cmc (0.28ci) și 6.5cmc (0.40ci). MVVS 6.5cmc cod RHC MVVS65aero este un motor ideal pentru acest aeromodel. De asemenea pentru alegerea elicei optime

cosultați indicațiile fabricantului.

Pentru a putea controla acest aeromodel aveți nevoie de un sistem de radiocomandă cu cel puțin patru comenzi, cum ar fi Hitec Laser 4 Fm 35 - cod RHC H070LA035.

În cazul în care nu ați mai pilotat un aeromodel R/C, vă sfătuim ca pentru primul zbor să consultați un pilot mai experimentat sau un instructor.

Decolarea și aterizarea:

- decolarea poate fi făcută pe piste scurte, deoarece rulajul este foarte scurt. Aeromodelul poate fi lansat și din mână cu un ușor elan.

- aeromodelul aterizează la viteze mici, fără tendințe de angajare.

- datorită suprafeței portante mari și a unghiului diedru, aeromodelul are un

zbor auto-stabil astfel încât, la viteze mici, pilotul nu este foarte solicitat.

- modelul cu motorul turat la maxim nu atinge viteze foarte mari.

- aeromodelul este capabil să execute o gamă de figuri acrobatice de bază cum ar fi: tonoul, loopingul, ranversarea.

# Romanian Hobby Center

*pentru copilul din tine*

Distribuitor național de
articole de modelism

Aeromodele

Stații de radiocomandă
2 - 8 canale

Locul de întâlnire
al modeliştilor:
Forumul
www.RHC.ro

Automodele

Motoare MVVS
2 - 35 cmc

Navomodele

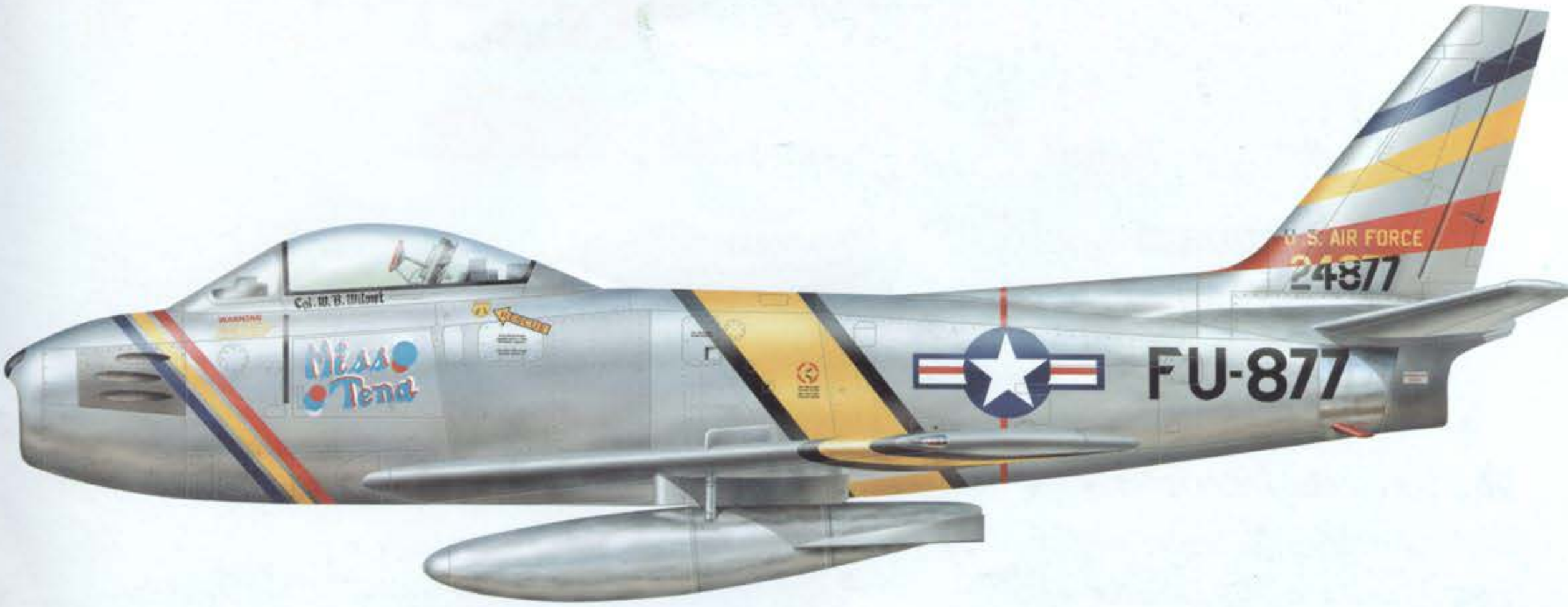
Accesorii de modelism

Graupner
Modellbau

**Comenzi on-line: www.RHC.ro**

Peofile color de Teodor Liviu Moroșanu

North American F-86F Sabre, "The Huff". Aparatul a servit în Correa.




Sabre F-86F 58-4877 "Miss Tena" din 8th Fighter Bomber wing USAAF, Coreea 1953. Avion pilotat de colonelul W. B. Wilmet, comandant al 8th FB. Dungile în cele trei culori reprezintă culorile escadrilelor care alcătuiesc Wing-ul. 35th (albastru), 36th (roșu) și 80 (galben).

North American F-86F-30NA pilotat de Capt. D.R. Hall în timpul ultimilor luni de război în Coreea. Emblema de sub cupolă arată că aparatul aparține de 336th Fighter Interceptor Squadron cu baza la Kimpo (K-14), la 40 de kilometri nord-vest de Seul. Benzile galbene pe fuzelaj și aripi constituie vopsirea reglementară pe toate avioanele F-86 din Far East Air Force.

*zborul-un vis împlinit*

# Academia Română de Aviație

*Organizează următoarele cursuri, cu plată:*

- Piloți avion/elicopter.
- Controlori de trafic aerian.
- Însoțitori de bord.
- Dispeceri de zbor.
- Engleză generală.
- Engleză cu specific aviatic.

*Informații la sediul Academiei, din București,*
*Str. Grațioasă nr. 13, sector 1.*
*tel. : 232.11.01/43*
*fax : 232.11.42.*

*Ați visat vreodată să pilotați un superb bimotor Piper? Avionul din fotografie este un Piper Seneca V, al Academiei Române de Aviație, folosit pentru faza a doua de antrenament.*